



EN CALIFORNIE, LE LONG DE LA ROUTE N°1, LES GLISSEMENTS DE TERRAIN SONT FRÉQUENTS. TOUT COMME L'ÉROSION DE LA CÔTE, IL S'AGIT D'UNE CONSÉQUENCE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE.

© CÉLINE MICHEL / 18 OCTOBRE 2017

REPORTAGE

La Californie, un nouveau leader climatique?

Face au déni de l'administration Trump sur le climat, la Californie et son gouverneur Jerry Brown entendent incarner la voie d'une Amérique en résistance fidèle à l'accord de Paris. Ce leadership comble un vide mais suscite des réticences parmi les écologistes.

TEXTE CLÉMENT GIRARDOT — PHOTOS CÉLINE MICHEL

suivre l'action des États-Unis en faveur du climat, ils représentent plus de 50% de la population et du PIB du pays.

Alors que Trump s'entête dans son déni climatique, Jerry Brown s'impose dans le monde entier comme l'interlocuteur américain de référence pour les questions environnementales. Début juin, il a rencontré le président chinois Xi Jinping à Pékin pour signer un accord de coopération dans le domaine des énergies et technologies vertes. Profitant de la COP 23, le démocrate a effectué une tournée européenne de onze jours durant laquelle il a annoncé l'amorce de discussions pour rapprocher le marché du carbone de l'Union européenne (UE) et celui de la Californie, qui inclut déjà les provinces canadiennes de l'Ontario et du Québec.

«Nous devons nous réveiller, réveiller l'Europe, réveiller l'Amérique, réveiller le monde entier pour réaliser que nous avons une destinée commune et que nous sommes tous les habitants de cette planète», a-t-il exhorté lors d'un discours devant le parlement du land de Bade-Wurtemberg. Jerry Brown sait combien la menace est grave. Depuis les années 1970, il a occupé différents mandats dans son État d'origine, la Californie, où les conséquences du changement climatique se font sentir de plus en plus fortement.

VULNÉRABILITÉ

«Chaque année, les incendies de Californie font les gros titres», commente désabusé Stephen Bachman, expert scientifique au service des parcs naturels de l'État de Californie. En octobre dernier, près de 1000 km² ont brûlé au nord de San Francisco, des localités entières ont été réduites en cendre. L'été précédent, un incendie a ravagé pendant près de trois mois les montagnes de la région côtière de Big Sur. Son extinction a mobilisé des centaines de pompiers et coûté plus de 236 millions de dollars, une facture record pour un feu de forêt aux États-Unis.

Sécheresse, incendies, tempêtes hivernales, la côte pacifique est fortement touchée par ces phénomènes extrêmes. «Avec le changement climatique, nous observons des températures plus chaudes, une élévation du niveau de la mer et une intensification de l'érosion», affirme Stephen Bachman. Après les gros épisodes pluvieux, nous avons aussi plus fréquemment des inondations et des glissements de terrain.» Situé à quelques centaines de kilomètres au sud de San Francisco, Big Sur est une des portions les plus touristiques et les mieux protégées de tout le littoral. Elle est traversée par la célèbre Route 1 qui a été balafnée à divers endroits l'hiver dernier par des glissements de terrain, isolant pendant huit mois plusieurs centaines d'habitants.

Si une bonne partie de la route a été ouverte depuis, la circulation est toujours coupée au sud de cette région par un énorme glissement de terrain qui a emporté deux millions de mètres cubes de terre et de rochers dans l'océan, permettant de gagner sur l'eau un territoire équivalent à dix terrains de football. «J'ai vu cette zone, c'est vraiment moche, ça ressemble à un grand chantier», raconte Ringo Jukes, employé dans une station service. Sa maison et son lieu de travail se trouvent de part et d'autre de la zone sinistrée. Les travaux de reconstruction de la route vont durer jusqu'à l'été 2018. D'ici là, il doit dormir dans un camping-car.

Consciente de sa vulnérabilité, la Californie est, historiquement, l'un des premiers États à prendre des mesures pour protéger l'environnement. Dès 1947, elle

s'attaque au problème déjà préoccupant de l'épais smog qui recouvre Los Angeles en adoptant une loi visant à lutter contre la pollution atmosphérique. Dans les années 1960, elle commence à fixer ses propres normes pour les gaz d'échappement.

Lorsque, quelques années plus tard, des dispositions similaires sont adoptées au niveau fédéral, le rôle pionnier de la Californie est reconnu et celle-ci est autorisée à conserver des normes anti-pollution plus strictes que celles édictées à Washington. Les grandes compagnies automobiles de Détroit aimeraient bien voir cette dérogation disparaître et font un intense lobby auprès des instances fédérales. Un conflit entre Washington et Sacramento semble possible, mais pour l'instant la bataille juridique n'est pas déclenchée.

«Même si l'administration Trump ralentit les progrès climatiques au niveau fédéral, la Californie est en grande partie capable de continuer son action», estime Danny Cullenward, juriste et économiste spécialisé dans le domaine de l'énergie à l'Université de Stanford et pour le groupe de recherche Near Zero. La loi 32, intitulée *Global Warming Solutions Act* et approuvée par le gouverneur républicain Arnold Schwarzenegger en 2006, adopte une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour qu'ils reviennent en 2020 au niveau de 1990.

En septembre 2016, Jerry Brown signe une nouvelle feuille de route proche de celle adoptée par l'UE en 2014, fixant comme objectif une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 40% par rapport à 1990 à l'horizon 2030. Pour cette même date, les énergies renouvelables devront aussi atteindre 50% de la production totale d'électricité et l'usage du pétrole devra être réduit de 50% pour les voitures et les camions.

Le principal mécanisme permettant de coordonner la transition vers une économie décarbonnée est le marché des droits à polluer lancé en 2012, qui inclut les principales industries de Californie. Les revenus issus des ventes aux enchères trimestrielles permettent de financer des investissements verts tel le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Los Angeles à San Francisco.

D'après le groupe de recherche Near Zero, la Californie est en passe d'atteindre

« Nous devons nous réveiller, réveiller l'Europe, réveiller l'Amérique, réveiller le monde entier pour réaliser que nous avons une destinée commune et que nous sommes tous les habitants de cette planète. »

les objectifs fixés pour 2020 même si le secteur des transports reste à la traîne. La baisse globale des émissions observées ces dernières années s'explique à 50% par la crise de 2008-2009 et à 50% par l'impact des politiques publiques. Pour atteindre les objectifs de 2030, les efforts à fournir s'annoncent colossaux, les baisses d'émissions de gaz à effet de serre devront être 6 à 9 fois plus rapides qu'elles ne le sont actuellement!

Diplomatie climatique tous azimuts, vote d'objectifs ambitieux pour 2030, prolongation du marché carbone pour la période 2020-2030 avec la loi AB398 signée en juillet dernier, Jerry Brown peut se targuer d'avoir conforté le rôle de pionnier environnemental de la Californie durant son dernier mandat. Le natif de San Francisco quittera définitivement son fauteuil de gouverneur dans un an et laissera aussi à son successeur un État à l'économie florissante: 2,9% de croissance du PIB en 2016, un taux de chômage de 4,9%.



JERRY BROWN

GOUVERNEUR DE L'ÉTAT DE CALIFORNIE

Mais ce bilan flatteur ne fait pas l'unanimité, notamment pour certaines organisations écologistes dont des représentants ont même fait le voyage de Bonn pour venir perturber la grande messe des leaders américains pro-climat. «Alors que le gouvernement fédéral est un nid de climatosceptiques et attaque des protections environnementales cruciales, la politique climatique de la Californie semble plus forte qu'elle ne l'est réellement», commente Shaye Wolf, directrice du département de climatologie de l'ONG Center for Biological Diversity. «Le gouverneur Brown a indéniablement agi en faveur du climat, notamment en étant le seul à aborder cette thématique en dépit du climat politique de ces dernières années», estime Rand Wrobel du mouvement proclimat 350 Bay Area, mais certains aspects de son bilan sont clairement greentwashed.»

L'efficacité du marché des droits à polluer est contestée: «Ce programme ne joue certes pas un grand rôle actuellement mais il a le potentiel de stimuler de futures réductions des émissions de gaz à effet de serre», affirme Danny Cullenward. Le principal obstacle est, à mon avis, l'excédent de quotas qui dilue l'impact de la politique climatique à court terme et pourrait différer d'autres réductions par la suite.» Comme sur le marché européen, un autre frein est la faiblesse du prix des crédits carbone qui n'incite pas les acteurs économiques à changer leurs pratiques.

Tony Sirna, activiste pour l'initiative CalFACT (Californiens pour un prix du carbone efficace et équitable), se montre un peu plus pessimiste: «Il y a de bonnes chances, avec la loi AB398, que la Californie éboue à atteindre ses objectifs climatiques.» Il met aussi en cause les excédents de quotas qui sont, selon lui, une conséquence du lobbying des compagnies pétrolières: «Certaines dispositions de la loi AB398 empêchent l'État ou les autorités locales de prendre des mesures de régulation supplémentaires concernant l'industrie pétrolière. Celle-ci pourra aussi continuer à recevoir des allocations gratuites de crédits. Ce sont des gros cadeaux qui auront des conséquences sur la qualité de l'air autour des raffineries.»

(suite en page 8)

« Le principal but de la politique climatique californienne devrait être d'inventer et de développer les technologies qui peuvent remplacer les énergies fossiles et permettre aux nations les plus pauvres – où vit la majeure partie de la population mondiale – d'avoir un développement économique sobre en carbone. »



LA ROUTE EST COUPÉE À GORDA EN RAISON DU GLISSEMENT DE TERRAIN. ELLE NE ROUVRIRA PAS AVANT L'ÉTÉ 2018.

© CÉLINE MICHEL / 18 OCTOBRE 2017

CalFACT et une soixantaine d'ONG ont fait campagne contre la loi AB398 soutenue par Jerry Brown, l'accusant d'être à la fois néfaste pour la réalisation des objectifs climatiques et pour la santé des Californiens. Pour ces organisations de la société civile, la Californie ne peut prétendre incarner un *leadership* climatique tant qu'elle ne s'attaque pas sérieusement au problème de la consommation et de la production d'énergies fossiles. «*La Californie est plutôt accommodante avec les compagnies pétrolières grâce à des exemptions fiscales, une régulation faible et une surveillance négligente*», note Shaye Wolf. Après le Texas et le Dakota du Nord, la Californie est le troisième État améri-

cain produisant le plus de pétrole. Selon un rapport récent de l'ONG *Center for Biological Diversity*, l'extraction du brut californien est très polluante, comparable à celle des sables bitumineux canadiens.

QUE FAIT LA SILICON VALLEY?

Les contestataires réclament que la politique environnementale de la Californie soit réellement dotée de moyens pour atteindre ses objectifs. Cela passe par l'interdiction des nouveaux forages et une baisse progressive de la production pétrolière, mais aussi par des investissements plus importants dans les

énergies renouvelables, l'écoconstruction, les transports en commun et les voitures électriques. Des voix s'élèvent aussi pour demander une réforme profonde du fonctionnement du marché du carbone ou l'adoption d'une taxe carbone moins conciliante avec les intérêts des industriels.

Avec des ressources capitalistiques abondantes, un fort mouvement écologiste et un vivier d'entreprises très innovantes, la Californie a la capacité de réussir sa transition vers une économie décarbonnée mais aussi d'avoir un impact sur le reste du monde: «*Le principal but de la politique climatique californienne devrait être d'inventer et de développer les technologies qui peuvent rempla-*

cer les énergies fossiles et permettre aux nations les plus pauvres — où vit la majeure partie de la population mondiale — d'avoir un développement économique sobre en carbone», soutient Severin Borenstein, professeur d'économie spécialiste de l'énergie à l'Université de Californie. «*Si on n'y arrive pas, réduire l'empreinte écologique de la Californie n'aura guère d'importance*»

Un défi que la Silicon Valley devrait prendre à bras le corps. À quoi serviront les milliards investis dans l'intelligence artificielle si la planète n'est plus habitable? À moins de préparer la colonisation de Mars comme le fait Elon Musk, le fantasque patron de Tesla.



UN GLISSEMENT DE TERRAIN A COUPÉ LA ROUTE, EMPÊCHANT RINGO JUKES, EMPLOYÉ DU MINI-MARCHÉ DE GORDA, DE REJOINDRE SA MAISON. EN ATTENDANT LA RÉOUVERTURE DE LA ROUTE (D'ICI L'ÉTÉ 2018), IL LOGE DANS UN CAMPING-CAR.

© CÉLINE MICHEL / 18 OCTOBRE 2017