

## Les lettres d'actualité – Etats-Unis

# Faits marquants US - Écologie, Développement durable, Énergie et Transports

#2020-35

Par Jérôme Vouland

Le 2 octobre 2020

---

## SOMMAIRE

### ÉCOLOGIE – CLIMAT

- *Le climat s'invite au premier débat présidentiel*
- *Nominations contestées à la NOAA*
- *Nouvelle dérégulation pour les émetteurs de polluants atmosphériques dangereux*

### TRANSPORT

- *Les démocrates présentent une nouvelle version de leur plan de relance*
- *Le Trésor accorde des prêts du plan de relance à 7 compagnies aériennes*
- *Boeing s'apprête à déplacer toute la production du 787 en Caroline du Sud*
- *Seattle fixe un salaire minimum pour les chauffeurs des plateformes VTC*
- *Le 737 MAX en voie d'être réautorisé à voler*
- *Prolongation d'un mois du « No-Sail » order*

### ÉNERGIE

- *La taxation du carbone largement plébiscitée pour les marchés de l'électricité*

---

## AGENDA

- 7-8 octobre [ITS World Congress ALL ACCESS](#), organisé par ITS America, avec comme thèmes principaux: *CAV, Data, Equity, Sustainability, Mobility on Demand, V2X, Workforce, COVID-19*
- 30 septembre- [New Climate Federalism: Meeting the Climate Change Challenge at the Federal, State, and Local Levels](#) The World Resources Institute, 19h à Paris

## ÉCOLOGIE - CLIMAT

### Le climat s'invite au premier débat présidentiel

Le changement climatique et les énergies propres ont été abordés lors du tumultueux premier débat présidentiel le 29 septembre entre le Président Trump et l'ancien Vice Président Biden, alors que ce sujet n'était initialement pas identifié parmi les thématiques au programme du débat. Interrogé sur son programme pour les quatre prochaines années pour faire face au changement climatique, le Président Trump a simplement souligné qu'il voulait de « l'eau et de l'air pur » sans plus de développement, et a défendu son bilan en soulignant que les émissions des Etats-Unis étaient très bonnes, et que son action avait permis de préserver les entreprises américaines des conséquences économiques désastreuses de l'Accord de Paris, de supprimer le *Clean Power Plan* (réglementant les émissions du secteur de l'énergie) qui augmentait drastiquement les prix de l'énergie, et de réviser les normes d'émissions automobile qui renchérisaient le prix des véhicules neufs. S'il a concédé une responsabilité de l'homme « dans une certaine mesure » au changement climatique (« *I think a lot of things do, but I think to an extent, yes* »), le Président a surtout insisté sur les problèmes de gestion des forêts comme cause principale des incendies ravageant actuellement l'ouest américain.

En contraste, Joe Biden s'est attaché à défendre son projet pour le climat, l'efficacité énergétique des bâtiments et l'énergie propre comme moyens pour créer des millions de bons d'emplois pour la classe moyenne américaine. Il a également rappelé qu'il s'engageait à rejoindre l'accord de Paris sur le climat, et critiqué l'inaction et le manque de leadership de son adversaire sur la scène internationale, notamment pour préserver la forêt tropicale au Brésil.

Attaqué par le Président Trump sur son programme climatique, son coût supposé de 100 000 Mds USD (ndlr : le programme de Joe Biden propose 2 000 Mds USD sur 4 ans), et sa proximité avec le *Green New Deal* défendu par la frange la plus progressiste du parti démocrate, Joe Biden a réaffirmé sa distance par rapport au *Green New Deal* et revendiqué que le programme des Démocrates était désormais son programme. ([E&E News](#))

### Nominations contestées à la NOAA

La Maison Blanche a annoncé ces dernières semaines plusieurs nominations à la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) ayant suscité un accueil négatif de la part de la communauté scientifique des spécialistes du climat. David Legates, professeur de géographie à l'université du Delaware, a été nommé *Deputy Assistant Secretary* en charge de l'observation et la prévision à la NOAA. Il a notamment affirmé que l'augmentation des niveaux de dioxyde de

carbone rendrait la terre plus hospitalière pour l'être humain. Ryan Maue, un météorologiste qui a régulièrement minimisé les impacts du réchauffement climatique, en particulier les liens entre les événements météorologiques extrêmes et le changement climatique, et un ancien collaborateur du think tank conservateur *The Cato Institute*, est nommé *chief scientist* de l'agence. Tous deux ont publié des articles en contradiction directe avec de nombreuses publications de la NOAA. Enfin Erik Noble, qui a travaillé en tant qu'analyste de données pour la campagne du Président Trump, prend le poste de directeur de cabinet adjoint de l'administrateur de la NOAA. La presse note que l'agence avait été depuis le début du mandat présidentiel relativement épargnée et n'avait pas enregistré d'arrivées de personnalités ouvertement climato-sceptiques. Certains observateurs estiment que ces nominations pourraient influencer la prochaine Evaluation Nationale du Climat ([National Climate Assessment](#)), un rapport mandaté par le Congrès et produit tous les quatre ans par 300 experts du climat pour l'informer des effets du changement climatique aux Etats-Unis. ([E&E News](#))

### Nouvelle dérégulation pour les émetteurs de polluants atmosphériques dangereux

L'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) a publié le 1<sup>er</sup> octobre la [version finale](#) d'une réglementation mettant fin à la politique « *une fois dedans, toujours dedans* » établie en 1995 par l'administration Clinton, et qui imposait aux industriels de maintenir un niveau de contrôle de leurs émissions de polluants atmosphériques dangereux au niveau du « maximum réalisable » quand bien même leurs émissions étaient retombées en dessous des seuils qui les avaient placé dans la catégorie la plus restrictive pour les émetteurs de polluants dangereux (mercure, plomb, arsenic, benzène...). Le [communiqué](#) de l'EPA indique que cette nouvelle règle permet de clarifier le langage du *Clean Air Act* et permet à une « source majeure » de polluants atmosphériques dangereux de se reclasser en « source régionale » à tout moment après avoir agi pour limiter ses émissions. La règle doit encourager selon l'EPA les industriels à poursuivre les innovations en matière de technologies de réduction de leurs émissions tout en les soulageant d'exigences réglementaires destinées à couvrir des industriels plus pollueurs. ([E&E News](#))

### Le chiffre de la semaine : 3,74 millions de km<sup>2</sup>

Il s'agit de la surface de la banquise en Arctique à son étendue minimale au 15 septembre 2020 d'après les [données](#) de la NASA et du *National Snow and Ice Data Center* de l'Université du Colorado à Boulder, la deuxième plus basse jamais enregistrée après l'année 2012 depuis le début des enregistrements en 1978.

## TRANSPORT

***Les démocrates présentent une nouvelle version de leur plan de relance***

Les démocrates de la Chambre des représentants ont présenté le 28 septembre une version révisée de leur proposition de nouveau plan de relance économique toujours baptisé [HEROES Act](#), d'un montant de 2 200 Mds USD, et incluant de nouvelles aides substantielles pour le secteur des transports. Ce projet de loi prolongerait de 6 mois (jusqu'au 31 mars 2021) le programme de maintien des emplois (*Payroll Support Program*) du CARES Act destiné aux compagnies aériennes. Il autoriserait dans ce cadre 25 Mds USD de subventions aux compagnies aériennes de passagers, 3 Mds USD aux sous-traitants des compagnies aériennes et 300 M USD aux compagnies aériennes de fret. Le département des transports distribuerait 13,5 Mds USD de subventions aux aéroports, dont au moins un quart seraient ciblées sur les concessions privées (restaurants, commerçants...) dans les aéroports. Les agences de transport en commun recevraient 32 Mds USD conformément aux demandes de la profession, et Amtrak recevrait 2,4 Mds USD, dont 569 millions seraient dévolus à soutenir les services ferroviaires subventionnés. L'industrie du transport par autocars – qui avait pourtant obtenu le soutien de nombreux parlementaires pour l'injection de 10 Mds USD – n'est pas explicitement identifiée dans cette nouvelle version du projet de loi. Le Congrès et la Maison Blanche doivent désormais s'accorder sur une version commune du projet de loi, alors que certains dispositifs du CARES Act ont expiré depuis le 30 septembre. (Bloomberg)

***Le Trésor accorde des prêts du plan de relance à 7 compagnies aériennes***

Le département du Trésor américain a [annoncé](#) le 29 septembre qu'il avait conclu des accords de prêts avec sept grandes compagnies aériennes américaines (Alaska, American, Frontier, JetBlue, Hawaiian, SkyWest et United) dans le cadre du programme de prêts de 25 Mds USD du CARES Act (plan de relance) validé en mars dernier par le Congrès et destiné aux compagnies aériennes. Ce programme de prêts a pour objectif de fournir des liquidités aux entreprises affectées par la pandémie de coronavirus. Le *Treasury* indique qu'il s'attend à ce que les montants des prêts par compagnie aérienne soient plus importants qu'initialement prévus car certaines compagnies aériennes ont décidé de ne pas accepter ces prêts du Trésor en raison de la disponibilité de financements privés. Delta et Southwest ont notamment indiqué qu'elles ne souscriraient pas à ce programme de prêt. Les dispositions du CARES Act exigent que les emprunteurs fournissent une compensation appropriée au Trésor américain, vraisemblablement sous forme d'options d'achat d'actions (les détails n'ont pas encore été rendus publics par le *Treasury*). Ils s'engagent également à limiter la rémunération des

cadres dirigeants, des dividendes et des rachats d'actions. American Airlines annonçait ces derniers jours avoir obtenu un prêt de 5,5 Mds USD. ([The Hill](#))

***Boeing s'apprête à déplacer toute la production du 787 en Caroline du Sud***

Boeing a [annoncé](#) le 1<sup>er</sup> octobre la consolidation de l'assemblage du 787 Dreamliner à Charleston en Caroline du Sud à partir de mi-2021 au détriment de son site historique d'Everett dans la région de Seattle, dont la main d'œuvre est syndiquée contrairement à celle de Caroline du Sud, où la législation « *right-to-work* » a toujours constitué un obstacle à la syndicalisation. Boeing avait indiqué au début de l'été étudier différents scénarios pour rationaliser ses outils de production avec ses objectifs de réduction d'effectifs de 10% (19 000 emplois) ou davantage. L'usine d'Everett, où Boeing produit également des 777, des 767 et des 747, produisait à son apogée une quinzaine de long-courriers par mois, et devrait tomber à environ six appareils et diminuer encore davantage avec la fin du programme 747 en 2022 et la production réduite du nouveau 777X, Boeing ayant notamment reporté les premières livraisons à 2022. Cette décision mettrait en péril un millier d'emplois dans la région de Seattle d'après les [déclarations](#) du Gouverneur Jay Inslee (Dem) de l'Etat de Washington, qui indique que cette décision devrait conduire l'État à un « *réexamen approfondi du traitement fiscal favorable de l'entreprise* » ([WSJ](#), [Bloomberg](#))

***Seattle fixe un salaire minimum pour les chauffeurs des plateformes VTC***

Le conseil municipal de Seattle a approuvé à l'unanimité le 29 septembre une nouvelle rémunération minimale pour les chauffeurs des plateformes VTC telles qu'Uber ou Lyft. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, ces plateformes devront payer aux chauffeurs un montant à peu près équivalent au salaire horaire minimum de 16,39 dollars que la ville impose aux entreprises de plus de 500 salariés. La loi est bâtie selon le modèle de la mesure mise en œuvre par la ville de New York depuis 2018. Comme pour New York, une formule d'indemnisation minimale pour chaque trajet prendra en compte un taux kilométrique et un taux à la minute qui seront ajustés en fonction du taux d'utilisation du véhicule par des passagers. Lorsque le taux d'utilisation sera plus faible, les taux par minute et par kilomètre seront plus élevés pour compenser le fait que les conducteurs sont moins occupés. La formule vise à produire un salaire horaire d'un peu moins de 30 dollars avant charges, et à motiver les plateformes à maintenir leurs chauffeurs occupés plutôt que de saturer les réseaux routiers de véhicules pour réduire le temps d'attentes des passagers. La mesure a été vivement critiquée par Uber et Lyft, qui annoncent une diminution du nombre de chauffeurs et de courses, et une hausse des tarifs pour les clients. ([NYT](#))

### Le 737 MAX en voie d'être réautorisé à voler

Le Boeing 737 MAX pourrait prochainement être autorisé à voler à nouveau après 18 mois d'immobilisation. L'administrateur de la *Federal Aviation Administration*, Steve Dickson, a réalisé le 30 septembre un vol d'essai symbolique que l'ancien pilote avait promis d'effectuer avant que son agence ne donne son approbation finale. Avec un soutien préliminaire des autorités internationales de sécurité aérienne déjà acquis, et les derniers détails sur les modifications de la formation des pilotes qui devraient être réglés dans les semaines à venir (le *Flight Standardization Board* de la FAA devrait prochainement présenter une proposition de formation, et la soumettre à l'avis du public), le 737 MAX pourrait obtenir dès novembre l'autorisation de reprise des services commerciaux. Compte tenu des délais de formation et de mise en œuvre des correctifs approuvés par la FAA par les compagnies aériennes, les vols commerciaux pourraient reprendre vers la fin de l'année, en fonction des calendriers internes de la FAA et des compagnies. ([WSJ](#))

### Prolongation d'un mois du « No-Sail » order

Les *Centers for Disease Control and Prevention* (CDC) ont [annoncé](#) le 30 septembre, à quelques heures de

l'échéance de la précédente injonction, la [prolongation](#) de l'interdiction de navigation pour les navires de croisière transportant plus de 250 personnes dans les eaux américaines jusqu'au 31 octobre 2020. La [presse](#) rapporte que les CDC, qui avaient initialement proposé une prolongation jusqu'au 15 février 2021 en raison de la sévérité du virus et de sa propension à se propager lors des croisières, ont été désavoués par la *task force* de la Maison Blanche qui a souhaité privilégier une prolongation moins longue et en accord avec les perspectives de l'industrie de la croisière, qui s'est elle-même volontairement astreinte à ne pas reprendre les croisières avant le 1<sup>er</sup> novembre 2020. ([USA Today](#))

### Le chiffre de la semaine : plus de 40 000

Il s'agit du nombre d'employés que les compagnies aériennes américaines s'approprieraient à licencier alors que le programme d'aide au maintien des emplois et rémunérations (Payroll Support Program) du plan de relance (CARES Act) est arrivé à échéance le 30 septembre. American Airlines et United Airlines ont respectivement annoncé 19 000 et 13 000 licenciements, tout en précisant qu'elles pourraient reprendre certains employés si les négociations en cours au Congrès aboutissaient à une prolongation des dispositifs d'aide. ([The Hill](#))

## ÉNERGIE

### La taxation du carbone largement plébiscitée pour les marchés de l'électricité

La tarification du carbone sur les marchés régionaux de gros de l'électricité est une mesure saine si ce n'est nécessaire pour lutter contre le changement climatique et garantir des tarifs raisonnables pour les consommateurs d'électricité. Tel est le consensus qui s'est dégagé de la [conférence technique](#) *Carbon Pricing in Organized Wholesale Electricity Markets* organisée le 30 septembre par la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC), et ayant réuni un ensemble d'universitaires et responsables d'opérateurs et gestionnaires de réseaux. Ces discussions pourraient envoyer un signal positif aux États pour qu'ils développent des programmes de tarification du carbone sans craindre que la FERC ne rejette ces propositions, un consensus s'étant dégagé quant au fait que la loi de restreint la possibilité de la FERC à répercuter la tarification carbone des États sur les marchés de gros. Le sénateur Sheldon Whitehouse (D-R.I.), qui a introduit la conférence, a rappelé que les politiques de tarification carbone, contrairement à ce que certains pensent, bénéficient d'un large soutien

politique, et que « *presque tous les responsables républicains ou groupes à tendance républicaine qui ont recommandé une politique climatique ont abouti à la tarification du carbone* ». Le président républicain de la FERC, Neil Chatterjee, a quant à lui souligné que l'agence indépendante de l'énergie n'aborde pas la tarification du carbone comme un instrument de régulation environnementale mais plutôt comme un moyen de corriger les déséquilibres du marché résultant de politiques énergétiques hétérogènes. ([E&E News](#))

### Le chiffre de la semaine : 30%

Il s'agit de la diminution de la production moyenne d'électricité d'origine solaire au cours des deux premières semaines de septembre par le *California Independent System Operator* (CAISO), qui couvre 90 % de la capacité solaire produite en Californie, par rapport à la moyenne de juillet 2020 en raison des incendies qui ont ravagé l'État californien, d'après l'[US Energy Information Administration](#) (EIA).



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

#### Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional des États-Unis.

#### Clause de non-responsabilité

Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication. Ce document a été élaboré sous la responsabilité de la direction générale du Trésor et ne reflète pas nécessairement la position du ministère de l'Économie et des Finances.

#### Editeur :

Service Economique Régional des États-Unis  
Ambassade de France aux États-Unis  
4101 Reservoir Road, Washington, DC 20007  
[www.frenchtreasuryintheus.org](http://www.frenchtreasuryintheus.org)

Articles rédigés par : Jérôme Voulard

Revu par : Jonathan Gilad

Date de parution : 2 octobre 2020

Abonnement/désabonnement : [par email](#)