

Les lettres d'actualité – Etats-Unis



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

#2020-36

Par Jérôme Vouland et Alexandre Damiens

Le 9 octobre 2020

SOMMAIRE

ÉCOLOGIE – CLIMAT

- *Débat Pence vs Harris – déni climatique vs volontarisme tempéré*
- *L'EPA propose des normes nationales pour les rejets accidentels des navires dans les milieux*

TRANSPORT

- *737 MAX – la FAA publie les nouvelles exigences de formation pour les pilotes*
- *Le Président appelle le Congrès à soutenir les compagnies aériennes malgré l'arrêt des négociations sur le plan de relance*
- *Premier permis pour le projet de ligne ferroviaire fret entre l'Alaska et l'Alberta*

ÉNERGIE

- *Electricité – DOE – La séquestration carbone change la donne*
- *Congrès – Une proposition de loi pour créer des zones fiscales d'opportunité énergétique*
- *De l'action dans l'Énergie : Exxon dépassé par Chevron, chacun dépassé par NextEra*

AGENDA

- 13-14 octobre: American Wind Energy Association (AWEA) [Offshore WINDPOWER 2020 Virtual Summit](#)

ÉCOLOGIE - CLIMAT

Débat Pence vs Harris – déni climatique vs volontarisme tempéré

Le débat entre le vice-président Mike Pence et la sénatrice Kamala Harris (D-Calif.) qui s'est tenu le 7 octobre dans l'Utah s'est concentré dans un premier temps sur la pandémie de coronavirus, mais s'est rapidement étendu à un large éventail de questions relatives notamment au commerce international, aux emplois, à la position des États-Unis vis-à-vis de la Chine, et au changement climatique.

Sur ce dernier point, Mike Pence a à nouveau remis en question la responsabilité de l'homme dans ce phénomène, tout en affirmant que l'administration Trump s'en remettait à l'avis des scientifiques (« *Le climat est en train de changer. La question est de savoir quelle en est la cause et ce que nous pouvons faire pour y remédier. Le président Trump a clairement indiqué que nous allons continuer à écouter la science* »). Il a également dénoncé les « *alarmistes du climat* » qui utilisent les catastrophes naturelles, telles que les ouragans et les feux de forêt, pour porter un agenda environnemental extrémiste, dénonçant à son tour les intentions des démocrates d'imposer un *Green New Deal* (projet soutenu par la frange progressiste des démocrates, mais ne figurant pas dans le programme Biden) qui ruinerait l'économie américaine, ou d'interdire le *fracking* (fracturation hydraulique pour le GNL). D'une manière générale, Mike Pence a utilisé le débat pour décharger presque toutes les attaques républicaines contre l'action climatique indépendamment de leur véracité. Il a notamment affirmé que l'environnement n'avait jamais été meilleur qu'actuellement et que la fracturation hydraulique permettait de lutter contre le changement climatique.

La Sénatrice Harris a adopté une position plutôt défensive face aux attaques nombreuses du Vice-Président Pence, en insistant sur les opportunités économiques que créerait le plan Biden grâce aux investissements dans les énergies propres, en rappelant qu'une administration Biden remettrait « avec fierté » les États-Unis dans l'accord de Paris, et en confirmant, avec toutefois une certaine imprécision, la trajectoire que Joe Biden souhaitait suivre pour les émissions de carbone (« *net zero emission by 2050, carbon neutral by 2035* », ndlr : *le plan Biden appelle à ce que la production d'électricité soit entièrement décarbonée à compter de 2035, et la neutralité carbone de l'économie US en 2050*). Elle a également rappelé à deux reprises qu'il n'interdirait pas le *fracking*. Elle a enfin dénoncé les pratiques de l'administration Trump qui s'est attachée à contester la science du climat et à effacer toute mention du changement climatique sur les sites web des agences fédérales. Elle a toutefois souvent réorienté la discussion sur d'autres thématiques plutôt que d'approfondir sur l'agenda

climatique du candidat démocrate. La performance de la Sénatrice Harris témoigne d'une certaine manière, selon certains observateurs, des difficultés persistantes dans le camp démocrate à associer politiques climatiques et bénéfiques économiques face aux attaques des conservateurs, malgré le coût croissant de l'inaction. ([E&E News](#))

L'EPA propose des normes nationales pour les rejets accidentels des navires

L'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) a présenté le 6 octobre le [projet](#) de réglementation définissant les normes visant à réduire l'impact environnemental des rejets accidentels des navires, dont les eaux de ballast qui permettent d'assurer la stabilité des navires, mais qui peuvent également être les vecteurs d'espèce invasives pour les milieux marins (moule zébrée, méduse tachetée d'Australie, crabe japonais...). L'EPA propose d'établir des normes nationales de performance pour les rejets accidentels des navires commerciaux, comme exigé par la loi sur les rejets accidentels des navires ([Vessel Incidental Discharge Act](#)) promulguée fin 2018. Ces standards se substitueront à la mosaïque actuelle d'exigences fédérales, étatiques et locales qui s'appliquent aux navires commerciaux. La réglementation proposée comprend des normes spécifiques de rejets pour 20 types d'équipements et systèmes de traitement des navires, ainsi que des normes de performance générales qui s'appliqueraient plus largement à toute la gamme des rejets accidentels. La loi VIDA impose à l'EPA d'élaborer des normes nationales pour les rejets accidentels d'ici la fin de l'année 2020 et similaires à celles du *Vessel General Permit* établi en 2013 par l'EPA. Deux ans après la finalisation des normes de l'EPA, les *US Coast Guard* devront élaborer les réglementations pour la mise en œuvre, le respect de la conformité et le contrôle de ces normes. La réglementation proposée par l'EPA définit des procédures pour les États qui voudraient demander à l'EPA d'émettre une mesure d'urgence, de réviser une norme, ou de demander des prescriptions supplémentaires pour les rejets dans les Grands Lacs. ([E&E News](#))

Le chiffre de la semaine : 30% en 2030

Le Gouverneur de Californie a annoncé le 7 octobre plusieurs [initiatives](#) pour utiliser les terres californiennes pour lutter contre le changement climatique, préserver la biodiversité, et renforcer la résilience au changement climatique. Il fixe notamment un objectif de conservation de 30 % des terres et des eaux côtières de l'État d'ici à 2030 pour lutter contre la disparition des espèces et la destruction des écosystèmes, ce qui constitue une première dans le pays.

TRANSPORT

737 MAX – la FAA publie les nouvelles exigences de formation pour les pilotes

La *Federal Aviation Administration* (FAA) a publié le 9 octobre le [projet de rapport](#) établi par le *Flight Standardization Board* sur les procédures de formation révisées pour les pilotes de 737 MAX, une étape clé vers la recertification de l'appareil. Le projet de rapport est ouvert aux commentaires du public jusqu'au 2 novembre, avant que les procédures ne soient finalisées par la FAA. La proposition ajoute de nouvelles exigences de formation pour mieux prendre en main le système de contrôle de vol appelé MCAS (*Maneuvering Characteristics Augmentation System*) mis en cause dans les deux accidents mortels ayant conduit à l'immobilisation de l'avion en mars 2019.

Le MCAS était conçu pour aider les pilotes à contrer une tendance du MAX à se cabrer, et qui pouvait être activé par des données provenant d'un seul capteur d'angle d'attaque (AOA). Des données erronées de l'AOA ayant déclenché l'activation répétée du MCAS ont joué un rôle critique dans les deux crashes mortels. Les pilotes devront notamment suivre une nouvelle formation sur simulateur avant de pouvoir reprendre les vols, y compris une formation sur les alertes multiples pouvant survenir dans la cabine de pilotage dans des conditions inhabituelles ainsi que sur la façon de gérer le stabilisateur de vol. Les pilotes devront également être formés aux dysfonctionnements des capteurs d'angle d'attaque. La FAA doit encore approuver la version finalisée des exigences techniques et changements apportés au 737 MAX avant de pouvoir lever l'ordre d'immobilisation de l'appareil, ce qui pourrait être fait courant novembre. ([Reuters](#))

Le Président appelle le Congrès à soutenir les compagnies aériennes malgré son appel à cesser les discussions sur le plan de relance

Le président Trump a appelé le 6 octobre le Congrès à approuver un plan d'aide de 25 Mds USD pour les compagnies aériennes, alors qu'il avait un peu plus tôt dans la même journée appelé à mettre un terme aux négociations pour un nouveau plan de relance avec les Démocrates de la Chambre, faute d'avancées significatives sur les différents points d'achoppement (montant du plan, aides aux acteurs sub-fédéraux, protection juridique pour les entreprises pour la période de crise sanitaire). L'avenir des compagnies aériennes, qui ont déjà commencé à licencier des employés, dépendra de la coopération entre le Congrès et la Maison Blanche sur un projet de loi autonome d'aide aux compagnies aériennes, distinct du plan de relance qui a échoué. Les commissions du Sénat et de la Chambre avaient respectivement introduit ces derniers jours des

projets de loi ([S. 4774](#) et [H.R. 8504](#)) qui permettraient de prolonger les aides du *Payroll Support Program* du CARES ACT pour 6 mois pour un total de 28 Mds USD. Comme antérieurement, les compagnies aériennes bénéficiaires ne seraient pas autorisées à licencier jusqu'au 31 mars 2021. Il n'est toutefois pas certain que ce texte puisse bénéficier d'un soutien politique suffisant pour être examiné rapidement, compte tenu d'une part du plan de charge du Sénat d'ici aux élections dont la priorité est donnée à la confirmation de la juge Amy Coney Barrett à la Cour Suprême, et d'autre part du refus de principe affiché par la Présidente de la Chambre Nancy Pelosi (D-CA) de faire voter une aide spécifique aux compagnies aériennes sans plan d'aide global. ([Bloomberg](#), [The Hill](#))

Premier permis pour le projet de ligne ferroviaire fret entre l'Alaska et l'Alberta

Le président américain a accordé le 28 septembre à l'opérateur privé *Alaska-Alberta Railway Development Corporation* ([A2A Rail](#)) une [autorisation présidentielle](#) (*Presidential Border Crossing Permit*) permettant la mise en place d'une voie de chemin de fer traversant la frontière entre l'Alaska et le Canada. Il s'agit d'une première autorisation permettant d'engager le processus d'approbation côté américain de ce projet de ligne ferroviaire pour le fret qui relierait l'Alaska et l'Alberta sur 2570 km, en traversant les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon au Canada. Le coût de construction est estimé à 17 Mds USD. Le projet connecterait Fort McMurray, en Alberta aux ports près d'Anchorage, et offrirait un accès à la façade maritime américaine pour le pétrole issu des sables bitumineux de l'Alberta. D'une capacité de 2 millions de barils par jour, elle permettrait également le transport de potasse, de soufre, de minerais et de céréales. A2A estime que la diversité des matières premières permet de réduire les risques associés au projet. La rentabilité et la pertinence interroge toutefois de nombreux observateurs compte tenu des alternatives par pipelines existantes ou en projet, et de la diminution de la demande dans le contexte actuel. A2A va désormais pouvoir engager le processus d'autorisation du projet dans les deux pays, et notamment l'évaluation environnementale. A2A vise un début d'exploitation commerciale en 2026. ([Reuters](#))

Le chiffre de la semaine : 308 000

Il s'agit du nombre de licenciements ayant affecté les industries du transport routier de voyageurs et du transport par bus scolaires aux Etats-Unis depuis 8 mois. Ce secteur n'a pas bénéficié des programmes d'aide mis en place dans le cadre du plan de relance.

ÉNERGIE

Electricité – DOE – La séquestration carbone change la donne

Le *Department of Energy* (DOE), par la voix du Secrétaire adjoint à l'Énergie, Mark Menezes, souligne le potentiel qu'offre l'utilisation de la séquestration du Carbone (CCS : *Carbon Capture Storage*) : réduire les émissions de CO₂ et créer des emplois. Il déclare que les technologies CCS peuvent changer la donne et changer le Monde d'une façon phénoménale.

Ces déclarations sont intervenues lors d'un déplacement au Nouveau-Mexique, Etat dans lequel la centrale électrique de San Juan, alimentée en charbon, a reçu plus de 20 millions de dollars de subvention fédérale pour soutenir la conception d'une unité CCS.

Les déclarations de Mark Menezes s'appuient sur le [rapport du cabinet MSI](#), commandé par le DOE, qui compare la solution CCS, soutenue au niveau fédéral, à la solution du Nouveau-Mexique, un projet intégrateur : solaire-éolien-batteries.

Ce rapport comparatif, rendu public fin septembre, scrute, au travers de ses 126 pages, les effets des deux solutions sous trois angles : émissions CO₂, emploi et fiscalité. Sa synthèse, qui intègre l'ensemble des angles de travail, conclut que la solution CCS permet de meilleures réductions d'émission, en maintenant les emplois et en évitant de sérieuses pertes économiques.

Le sort de cette centrale thermique, enclavée dans une région carbonifère, n'est pas encore fixé.

The Institute of Energy Economics and Financial Analysis (IEEFA), un think-tank dont le but est de promouvoir la transition vers une économie soutenable, alerte dans sa [note](#), elle aussi publiée en septembre, sur les risques et le bien-fondé de la viabilité du projet CCS de San Juan.

Finalement, le sort de cette « petite » centrale thermique semble dépasser le cadre local. Son destin apparaît intimement lié à des stratégies qui la dépassent. Elle pourrait être l'effigie de la stratégie portée publiquement par le DOE, en particulier son bureau Oil & Natural Gas. Ce bureau a publié récemment sur les avantages offerts par les énergies fossiles « [Providing Energy Security and Supporting Our Quality of Life](#) » (E&E).

Congrès – Une proposition de loi pour créer des zones fiscales d'opportunité énergétique

Le représentant démocrate Salud Carbajal de Californie a déposé une [proposition de loi](#) afin de créer des « zones d'opportunité énergétique » aux alentours des sites de production d'électricité en fermeture. Cette proposition concerne tant les réacteurs nucléaires que les centrales thermiques alimentées en charbon.

Les zones qui pourraient bénéficier d'avantages fiscaux, principalement sous forme de crédits d'impôts pour les investissements dans l'énergie solaire ou l'éolien, seraient comprises dans un rayon d'environ 200 km (120 miles).

La même proposition de loi offrirait des avantages fiscaux similaires aux projets éoliens offshore et aux projets de stockage d'énergie, même si ces projets étaient en dehors des zones ainsi créées.

Cet élu, d'une circonscription touchée par la fermeture prochaine d'une centrale nucléaire, indique que cette loi est nécessaire au secteur des énergies renouvelables comme à la vitalité de plusieurs autres régions des Etats-Unis où des sites nucléaires sont en passe d'être fermés (E&E).

De l'action dans l'Énergie : Exxon dépassé par Chevron, chacun dépassé par NextEra

Exxon n'est plus la plus grande compagnie pétrolière des Etats-Unis. Chevron lui a pris le pion en valeur boursière. Ce mouvement n'est peut-être que passager. En revanche, tous deux sont dépassés par [NextEra Energy](#), acteur majeur de la distribution d'électricité et promoteur des énergies propres (E&E).

Le chiffre de la semaine : 40%

Il s'agit de la proportion des besoins mondiaux en électricité que pourraient fournir les projets « hydro-solaires », selon une étude d'un laboratoire du *Department of Energy* (DOE) parue cette semaine (E&E).

**Copyright**

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional des Etats-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 Etats-Unis
Ambassade de France aux Etats-Unis
4101 Reservoir Road, Washington, DC 20007
www.frenchtreasuryintheus.org

Articles rédigés par : Jérôme Vouland et Alexandre Damiens

Revu par : Jonathan Gilad

Date de parution : 9 octobre 2020

Abonnement/désabonnement : [par email](#)