

Les lettres d'actualité – Etats-Unis

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

#2021-05

Par Jérôme Vouland et Alexandre Damiens

Le 5 février 2021

SOMMAIRE

ÉCOLOGIE

- Audition de confirmation de Michael Regan pour prendre la tête de l'EPA
- Le nettoyage industriel selon Michael Regan : un modèle pour les règlements de l'EPA
- Le recyclage du plastique fait son retour au sein des projets du Congrès

CLIMAT

- Le prix du carbone renaît de ses cendres
- Les 2 voies de l'intégration d'un coût carbone
- Le recyclage du plastique fait son retour au sein des projets du Congrès

TRANSPORT

- Des standards d'émission fédéraux pour les véhicules alignés sur le standard californien
- Pete Buttigieg confirmé par le Sénat
- Ver une taxe d'usage de la route ?

VILLE DURABLE

- Un projet législatif pour soutenir les requalifications d'autoroutes urbaines
- Les villes américaines confrontées à des déficits inquiétants
- Seattle s'ajoute à la liste des villes de la côte ouest interdisant le gaz dans les bâtiments

ENERGIE

- L'académie des sciences dévoile sa vision du chemin vers la neutralité carbone
- Exxon crée sa filiale 'Low carbon'

AGENDA

9 février : Audition à la Chambre: ["State of the US Maritime Industry : impacts of the COVID-19 pandemic"](#)

ÉCOLOGIE

Audition de confirmation de Michael Regan pour prendre la tête de l'Environmental Protection Agency - EPA

La commission sénatoriale de l'environnement a interrogé le candidat du président Biden à la fonction d'administrateur de l'EPA sur les réglementations relatives à l'air, au climat et à l'eau, ainsi que sur ses projets de réorganisation de l'agence.

La commission l'a également interrogé sur la manière dont il va gérer les questions complexes liées aux biocarburants, aux pesticides, aux HFC et aux PFAS, sujets qui ont contrarié les administrateurs précédents.

M. Regan s'est appuyé sur son expérience en tant que Secrétaire du département de la qualité de l'environnement de Caroline du Nord. Il a promis collaboration, dialogue et transparence s'il est confirmé comme administrateur de l'EPA.

Les sénateurs républicains ont centré leurs questions non pas sur M. Regan, mais plutôt sur la Maison Blanche, et en particulier sur une série de décrets ambitieux. D'ailleurs une part significative des questions a évoqué la relation qu'aurait M. Regan, s'il était confirmé, avec Mme McCarthy, qui occupe un poste nouvellement créé à la Maison Blanche : coordinatrice fédérale pour la lutte contre le changement climatique.

Il y a eu peu de remarques contre M. Regan lors de son audition, mais plutôt des félicitations pour le candidat. La question est donc maintenant de savoir quand, et non pas si, M. Regan sera confirmé comme 16ème administrateur de l'EPA. "Ce ne sera peut-être pas unanime, mais je pense qu'il obtiendra un vote bipartisan fort", a déclaré M. Carper, futur président de la commission de l'environnement au Sénat. ([E&E](#))

Le nettoyage industriel selon Michael Regan : un modèle pour les règlements de l'EPA

En février 2014, un lagon contenant des boues et cendres de charbon chargées de métaux lourds a connu une rupture de confinement, sur le site d'une centrale électrique désaffectée de la société Duke Energy, à Dan River en Caroline du Nord.

La rupture d'une canalisation de drainage a entraîné le déversement de 75 millions de litres d'eau polluée dans la rivière attenante, l'équivalent de 30 piscines olympiques. Cette catastrophe avait fait exploser un scandale politique. L'année suivante, Duke plaidait coupable d'infractions pénales au Clean Water Act. Elle a accepté de payer 102 millions de dollars d'amendes et de financer des projets de conservation. Le déversement a finalement donné lieu à la plus grande opération de nettoyage industrielle du pays.

Michael Regan, secrétaire du département de la qualité environnementale de Caroline du Nord, à partir de 2017, a joué un rôle clé dans la négociation des exigences de nettoyage. En effet, les cendres de charbon contiennent des substances nocives, par exemple le mercure et l'arsenic.

M. Regan pourrait utiliser ces normes de nettoyage comme modèle pour les réglementations fédérales. S'il est confirmé par le Sénat, M. Regan sera confronté à divers défis liés aux cendres de charbon. L'EPA avait commencé à réglementer les cendres de charbon en 2015, mais les tribunaux ont annulé une bonne partie des règles de l'ère Obama. Ensuite, l'EPA sous l'ère Trump, dirigée par l'ancien lobbyiste du charbon Andrew Wheeler, s'est efforcée d'accommoder les règles avec les pratiques industrielles, et non l'inverse.

D'ailleurs, lors de son premier jour à la maison Blanche, Joe Biden a désigné la réglementation sur les cendres de charbon dans le cortège de règles à réexaminer. ([E&E](#))

Le recyclage du plastique fait son retour au sein des projets du Congrès

Les industriels et les écologistes espèrent relancer la législation sur le recyclage, et quelques sénateurs sont déjà convaincus.

Si les dirigeants de l'industrie et les défenseurs de l'environnement ont déclaré qu'ils prévoyaient que des priorités concurrentes pourraient entraver les chances d'adoption, ils ont également exprimé leur espoir quant aux chances de succès à long terme. Les analyses suggèrent que l'étroite majorité démocrate est néanmoins suffisante pour aboutir sur le sujet du recyclage. Le secteur bénéficie d'un soutien bipartisan, et la législation sur le recyclage pourrait offrir aux législateurs des deux bords une victoire commune, sans débat violent.

Entre 2019 et 2020, de nombreux projets de loi ont été déposés, certains avec un soutien important de l'industrie : "*Realizing the Economic Opportunities and Values of Expanding Recycling (RECOVER) Act*", donnait la priorité aux infrastructures de recyclage ; d'autres projets de loi ont reçu un soutien plus important de la part de groupes environnementaux, notamment le "*Zero Waste Act*".

Tous ces projets ont été mis à l'écart du fait des changements d'orientation majeurs lorsque la pandémie s'est installée. Mais un certain nombre d'observateurs ont déclaré qu'ils s'attendaient à un véritable mouvement sur ce sujet au niveau des États fédérés, qui pourrait faire avancer la législation au niveau fédéral vers la fin de l'année, et au plus tard l'année prochaine. ([E&E](#))

CLIMAT

Le prix du carbone renaît de ses cendres

Sous l'ère Obama, il y a plus de 10 ans, les démocrates ont tenté en vain de faire adopter un marché de quotas de CO₂ au niveau fédéral. Le président Biden et les démocrates du Congrès semblent plus enclins à poursuivre un plan qui élimine les émissions de gaz à effet de serre des centrales électriques tout en injectant de l'argent dans les infrastructures pour réduire les émissions des voitures, des bâtiments et des usines.

Une décennie d'indécision politique au niveau fédéral, associée au succès des incitations fiscales et des politiques des États fédérés visant à stimuler l'énergie éolienne et solaire, a convaincu de nombreux démocrates de suivre cette voie. Se concentrer sur les investissements en infrastructures a l'avantage de créer des emplois et de réduire les émissions.

La question de savoir s'il faut plutôt une taxe sur le carbone ou plutôt une norme d'électricité propre est en discussion au sein du Congrès. Les législateurs discutent encore de la manière d'équilibrer l'approche.

Biden a fait la promesse de décarboner le secteur de l'électricité d'ici 2035 tout en injectant 2 000 milliards de dollars dans les infrastructures. Son plan climatique ne mentionne pas de prix ou de taxe sur le carbone.

Cependant, sa nouvelle administration comprend quelques partisans de la tarification du carbone. Janet Yellen, la nouvelle secrétaire au Trésor, a déclaré lors de son audience de confirmation que la tarification du carbone est un élément essentiel de tout plan climatique.

Dans le même temps, les normes relatives aux énergies renouvelables ont été efficaces pour rendre le secteur électrique plus propre. Noah Kaufman, un économiste de l'énergie de l'université de Columbia qui a servi dans l'administration Obama, a déclaré qu'il doutait qu'une approche sectorielle puisse éviter les obstacles politiques qu'a déclenchés la tarification du carbone.

Mais les démocrates de tous bords affirment que leur priorité est d'adopter la politique qu'ils peuvent, quelle qu'elle soit. "Ma pire expérience au Sénat a été notre incapacité à traiter le changement climatique de manière responsable", a déclaré M. Whitehouse. "Je ne veux pas revivre cela. Et je pense qu'il y a beaucoup de gens qui pensent la même chose dans notre parti. Nous avons échoué la dernière fois, nous ne pouvons pas recommencer. Point final. Fin de l'histoire". ([E&E](#))

Les 2 voies de l'intégration d'un coût carbone

La succession d'événements climatiques extrêmes et la répétition de récoltes insuffisantes imposent des coûts ou des prix de plus en plus élevés. Les gouvernements,

les entreprises et les investisseurs essaient d'intégrer à l'économie, et in fine au prix, une partie de la gestion des problématiques sociétales induites par le changement climatique.

La tarification du carbone est l'une des questions financières les plus importantes auxquelles le monde doit répondre. En effet, ce coût carbone incite à la décarbonation, tant dans les cycles de production que dans les cycles d'utilisation.

Le mois dernier, la Banque d'Angleterre indiquait qu'un prix de 100\$ la tonne de CO₂ est un prix plausible si les efforts pour limiter la hausse des températures à 2°C au-dessus des niveaux préindustriels se poursuivent de manière ordonnée. Le géant de l'énergie BP prévoit ce prix d'ici 2030.

Les décideurs politiques ont deux façons de penser l'intégration du carbone dans l'économie : une taxe ou un système de quotas associé à un marché d'échange de ces quotas. Les systèmes de quotas souffrent de deux critiques : des quotas en circulation souvent en trop grand nombre, ce qui réduit considérablement l'impact incitatif visé, et leur complexité administrative. À l'inverse, les taxes imposent directement un prix au carbone mais ne garantissent pas le niveau des émissions qui en résultent.

L'administration Biden pourrait évaluer la pertinence de ces voies pour aider son projet de société « net-zero » d'ici 2050. Néanmoins, obtenir l'approbation du Congrès pour un système de taxe ou d'échange serait un exercice difficile, même si les entreprises se rallient à cette idée. Dans la pratique, l'impact de la tarification du carbone sur les évaluations des entreprises dépendra de la mesure dans laquelle elles pourront répercuter les coûts supplémentaires à leurs clients, mais aussi la disponibilité des technologies à faible teneur en carbone.

De nombreuses entreprises et de nombreux investisseurs se méfient des décisions prises par les législateurs. Compter sur une forte augmentation du prix du carbone n'est pas sans risque. Si les responsables politiques ne tiennent pas leurs promesses, les investissements pour décarboner les activités risquent de ne pas être rentables. ([Financial Times](#))

Le chiffre de la semaine : 39 %

C'est la part d'électricité américaine qui provient du gaz naturel. L'[US EIA](#) prédit que cette part diminuera à 36 puis 34% respectivement en 2021 et 2022, du fait de l'augmentation des prix du gaz et une augmentation de la part des renouvelables. Sur la même période, le nucléaire sera stable, à hauteur de 19 % à 21% du mix.

TRANSPORT

Des standards d'émission fédéraux pour les véhicules alignés sur le standard californien

L'administration Biden pourrait proposer d'ici le 1^{er} avril des normes provisoires (*interim rule*) en matière d'émissions automobiles qui pourraient être basées sur l'accord volontaire conclu en août 2020 entre l'Etat de Californie et les cinq constructeurs automobiles Ford, Honda, Volkswagen, BMW et Volvo. [L'accord](#) prévoit que les constructeurs réduisent les émissions des véhicules légers neufs de 3,7% par an. Le niveau d'ambition de cet accord était inférieur aux 5% visés par les standards établis par l'administration Obama en 2016, mais l'étaient davantage que les 1,5% par an retenus en 2020 par l'administration Trump dans le cadre de la réglementation baptisée « [SAFE](#) » [vehicles rule](#). L'accord californien vise une consommation moyenne de 51 mpg (4,6 L/100 km) pour les années modèle 2026.

Il constitue selon plusieurs experts un objectif politique facilement atteignable, en amont d'une tâche comparativement plus complexe qui consistera pour l'EPA et le Département des transports à l'élaboration de normes pour les années-modèles 2027 et suivantes. Cet exercice pourrait prendre jusqu'à deux ans et se heurter à de multiples difficultés juridiques. ([E&E news](#))

Pete Buttigieg confirmé par le Sénat

Le Sénat a confirmé le 2 février la nomination de Pete Buttigieg à la tête du Département des Transports, faisant de lui le premier Secrétaire de l'administration américaine à être ouvertement homosexuel. Le processus de confirmation s'est passé sans encombre pour l'ancien Maire de South Bend, et nouvelle figure montante et très médiatique du parti démocrate, un temps candidat à l'investiture démocrate pour la Présidentielle 2020. Toutefois, par rapport aux confirmations de ses prédécesseurs, le vote du Sénat aura été historiquement divisé, avec 16 Sénateurs républicains s'opposant à cette nomination (contre 83 pour). Les objections invoquées étaient au choix : son manque d'expérience, ses objectifs environnementaux radicaux, sa volonté d'augmenter la taxe fédérale sur les carburants, son engagement insuffisant à déréglementer, sa volonté d'annuler le projet d'oléoduc Keystone XL, et la perception d'une priorité qui serait donnée aux zones urbaines au détriment des communautés rurales. ([The Hill](#))

Vers une taxe d'usage de la route ?

Pete Buttigieg prend ses fonctions au Département des Transports en pleine crise sur le financement des infrastructures de transport terrestre, qui est

essentiellement assuré par le *fonds d'affectation pour les autoroutes (Highway Trust Fund - HTF)*, dont le bilan est déficitaire. Ce dernier est essentiellement alimenté par les taxes d'accise fédérales sur les carburants, dont le montant n'a pas été réévalué depuis 1993 (18.4 cts\$/gallon pour l'essence, et 24.4 cts\$/gallon pour le gasoil). Après avoir précisé lors de son audition au Sénat que toutes les options étaient sur la table pour faire face à cette difficulté, le nouveau Secrétaire aux Transports a depuis surtout insisté sur l'idée d'une taxe d'usage de la route dont le montant serait proportionnel aux distances parcourues par les véhicules. Le concept, qui pourrait constituer une solution sur le long terme selon un [rapport](#) récent du *Congressional Research Service (CRS)*, est déjà testé par plusieurs Etats américains dont la [Californie](#) et l'Etat de [Washington](#). ([Bloomberg Gov](#))

Port du masque obligatoire dans les transports

Un [ordre](#) des CDC du 29 janvier, mettant en œuvre le [décret présidentiel](#) du 21 janvier 2021, impose à partir du 1^{er} février à l'ensemble des usagers utilisant un mode de transport public, incluant les avions, les trains, les ferries, les services d'autopartage, les taxi, ou fréquentant des gares ou aéroports, de porter un masque pour lutter contre la propagation de la Covid-19. Le respect de la mesure sera contrôlé par les agents de la *Transportation Security Administration (TSA)*, en collaboration avec les autres autorités fédérales, étatiques et locales. ([US DOT](#))

Prolongation de la consultation sur le cadre de sécurité pour les véhicules autonomes

La *National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)*, régulateur fédéral de la sécurité routière, a annoncé le 29 janvier une prolongation de deux mois jusqu'au 1^{er} avril de la [consultation](#) publique pour la définition d'un cadre fédéral pour l'évaluation de la sécurité et des performances des véhicules autonomes. Cette consultation avait été ouverte, à la surprise générale, en décembre dernier par la précédente administration en toute fin de mandat. Plus de 640 commentaires ont déjà été proposés par le public.

Le chiffre de la semaine : 135 Mds USD

Il s'agit de la valeur que pourrait atteindre en 2035 le marché de la « mobilité aérienne avancée » (*Advanced Air Mobility- AAM*) d'après un [rapport](#) de l'*Aerospace Industries Association (AIA)* et du cabinet Deloitte. L'AAM comprend le transport de biens et de personnes au moyen de drones aériens ou d'avions électriques à décollage et atterrissage vertical (eVTOL)

VILLE DURABLE

Un projet législatif pour soutenir les requalifications d'autoroutes urbaines

Le projet de loi « [Economic Justice Act](#) » de 435 Mds USD proposé par le leader démocrate au Sénat Chuck Schumer (D-NY), qui vise à répondre au racisme systémique et aux sous-investissements historiques pour des minorités et les communautés Afro-américaines, consacre une enveloppe de 10 milliards de dollars à un programme pilote de requalification urbaine dans les zones où des infrastructures routières ont accru les phénomènes de ségrégation sociale, géographique et communautaire. La proposition s'inspire de l'initiative « [Highways to Boulevards](#) » de l'ONG *Congress for New Urbanism* (CNU) qui met en avant les multiples avantages urbains, sociaux, et économiques que produisent les projets de démantèlement et de requalification de voies rapides urbaines. CNU a d'ailleurs contribué à la rédaction de la provision législative. L'idée de supprimer des infrastructures autoroutières en centre-ville n'est pas nouvelle aux Etats-Unis, mais ces projets peinent souvent à mobiliser des financements fédéraux, notamment car ils ne créent pas de nouvelles capacités routières. Près d'une vingtaine de villes américaines ont engagé des opérations de requalifications d'autoroutes urbaines, le « [Big dig](#) » à Boston et la suppression du [Alaskan Way Viaduct](#) à Seattle faisant partie des projets emblématiques récemment réalisés. Des centaines d'autres nécessiteraient de telles opérations. ([Streetblog](#))

Les villes américaines confrontées à des déficits inquiétants

La *National League of Cities* (NLC), la plus grande organisation représentant les intérêts des villes américaines, soulignait dans un récent [webinar](#) que la pandémie de COVID-19 faisait des ravages dans les budgets municipaux. En raison de l'incapacité du Congrès à s'accorder pour fournir une aide fédérale aux gouvernements locaux l'année dernière, la NLC [souligne](#) que les responsables des municipalités américaines ont presque épuisé leurs fonds de réserve d'urgence et leurs options d'emprunt raisonnables. Les gouvernements locaux seraient confrontés à un manque à gagner de 90 milliards de dollars pour la seule année fiscale 2021 (qui court jusqu'à fin septembre 2021), et pourraient être confrontés à un déficit de 360 milliards de dollars d'ici la fin de l'année fiscale 2022. La perspective d'un stimulus fédéral tel que proposé par le Président Biden, qui souhaiterait fournir 350 milliards de dollars d'aides directes aux Etats fédérés et gouvernements locaux, pourrait constituer une bouffée d'oxygène nécessaire pour les municipalités. Le Congrès a enclenché cette semaine le

travail législatif, avec l'adoption d'une résolution budgétaire de 1 900 Mds USD pour mettre en place un nouveau plan de soutien proposé par le président Biden.

Seattle s'ajoute à la liste des villes de la côte ouest interdisant le gaz dans les bâtiments

Le conseil municipal de la ville de Seattle, dans l'Etat de Washington, a approuvé début février [un projet de loi](#) visant à mettre à jour les codes de la construction et de l'énergie des bâtiments de la ville afin de réduire les émissions de carbone, la dépendance aux énergies fossiles, et d'accroître l'efficacité énergétique des bâtiments. La nouvelle réglementation, qui cible les nouveaux bâtiments commerciaux et de logements collectifs de plus de trois étages, interdit en particulier l'utilisation dans ces bâtiments de tout système de chauffage au gaz, et la plupart des systèmes de chauffage à base de résistance électrique. Il interdit également dans les logements collectifs et les hôtels l'utilisation de chauffe-eau au gaz. La mise en œuvre des mesures de chauffage des locaux et de l'eau prendra effet en janvier 2022, tandis que le reste du code entrera en vigueur le 15 mars 2021.

L'interdiction d'utilisation du gaz dans les bâtiments neufs est une tendance de plus en plus observée sur la côte ouest des Etats-Unis. La ville de Berkeley en Californie a été la première en juillet 2019 à interdire le chauffage au gaz dans les bâtiments résidentiels de trois étages ou moins. La mesure s'est depuis rapidement répandue, avec actuellement plus de 40 villes en Californie, dont San Jose, San Francisco et Oakland, ayant mis en œuvre des mesures réduisant fortement l'utilisation de gaz naturel dans les nouvelles constructions.

L'initiative de Seattle pourrait maintenant influencer les décisions prises à l'échelle de l'Etat de Washington. Le gouverneur de l'Etat, Jay Inslee a notamment présenté en décembre dernier un [projet de loi](#) pour des « maisons saines et des bâtiments propres », qui exigerait entre autres que toutes nouvelles constructions de bâtiments soient zero carbone dès 2030. ([SmartCitiesDive](#))

Le chiffre de la semaine : 86,5 mètres

Il s'agit de la hauteur de l'immeuble de 25 étages en structure bois et béton en cours de construction à Milwaukee, dans le Wisconsin, qui sera à sa livraison prévue en juillet 2022 le plus haut immeuble au monde utilisant le matériau bois. Le projet a bénéficié d'une autorisation spéciale, au regard notamment de la maîtrise du risque incendie et de la stabilité structurelle de l'édifice. ([ENR](#))

ÉNERGIE

L'académie des sciences dévoile sa vision du chemin vers la neutralité carbone

Une [feuille de route](#) détaillée pour parvenir à une économie sans carbone d'ici le milieu du siècle, publiée cette semaine par l'Académie des Sciences américaines, appelle les États-Unis à investir 2 000 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie pour amorcer les transitions dans les domaines de l'énergie, de l'innovation et de la fabrication.

Si cette transformation est menée avec sagesse, les Américains pourraient payer à peu près la même part de leurs revenus pour les services énergétiques à terme qu'aujourd'hui, indique le rapport.

Le défi de la décarbonation est "technologiquement faisable", conclut le rapport de l'Académie, ajoutant : "Mais il est à la limite de la faisabilité". Le rapport appelle le Congrès à tripler le budget du ministère de l'énergie pour la recherche sur les sources d'énergie à faible et à zéro émission de carbone au cours des dix prochaines années.

Stephen Pacala, de l'université de Princeton, président du comité de l'Académie, à l'origine du rapport, a déclaré qu'une transition vers un système énergétique "net-zéro", "si elle est bien faite", pourrait créer des emplois et des avantages économiques qui dépassent ses coûts.

"Je veux vraiment mettre l'accent sur les facteurs sociétaux", a déclaré M. Pacala lors d'un briefing hier, en citant les avantages pour la santé des efforts de décarbonation. "Vous devriez vouloir le faire même si vous ne vous souciez pas du climat", a-t-il dit.

Selon le rapport, les actions requises au cours de cette décennie pour être neutre en carbone d'ici 2050 sont :

- la moitié des ventes de véhicules devront être des véhicules à émissions zéro d'ici 2030, alimentés soit par des batteries électriques, soit par des piles à combustible ;
- la production réunie d'électricité sans carbone à partir d'énergies renouvelables, du nucléaire et de l'hydraulique devrait être doublée, passant de 37 % aujourd'hui à 75 % en 2030 ;
- les centrales nucléaires existantes devraient être préservées dans la mesure du possible ; la production d'électricité à partir des énergies fossiles diminuer de 10 à 30 % d'ici 2030 ;

- l'augmentation significative de la capacité des lignes de transmission serait nécessaire pour déplacer l'énergie renouvelable vers les aires urbaines, ce qui nécessiterait des stratégies pour résoudre les conflits potentiels entre la nécessité d'accélérer l'implantation des installations énergétiques et les réformes de planification qui donnent aux communautés touchées un plus grand droit de regard sur la manière et le lieu de construction des nouvelles installations énergétiques. ([E&E](#))

Exxon crée sa filiale 'Low carbon'

Exxon Mobil Corp. est en train de former une unité commerciale qui se concentrera exclusivement sur les technologies visant à réduire les émissions de carbone, alors que le géant pétrolier est confronté à une pression croissante pour augmenter ses investissements en matière de durabilité.

Exxon a déclaré cette semaine que la nouvelle entreprise, baptisée « *Low Carbon* », investira 3 milliards de dollars jusqu'en 2025 dans des technologies énergétiques à faible émission, principalement dans des projets de capture et de stockage du carbone, qui recueillent les émissions de carbone des processus industriels ou directement dans l'air et les déposent sous terre. Ces investissements représenteraient environ 3 à 4 % des dépenses d'investissement annuelles prévues par Exxon.

Exxon possède une importante division de recherche et développement qui a investi dans la capture du carbone depuis des années, et Exxon affirme avoir capturé plus de carbone que toute autre entreprise.

"Avec notre leadership démontré dans les technologies de capture du carbone et de réduction des émissions, Exxon Mobil s'engage à répondre à la demande d'énergie abordable tout en réduisant les émissions", a déclaré Darren Woods, directeur général d'Exxon. ([The Wall Street Journal](#))

Le chiffre de la semaine : 14 millions

C'est le plateau de production, en nombre de barils par jour, de pétrole brut qu'atteindront les États-Unis à partir de 2023. Ces chiffres sont ceux de [l'US Energy Information Administration](#), dans son scénario de référence.

**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

Articles rédigés par : Jérôme Vouland et Alexandre Damiens

Revus par : Jonathan Gilad

Date de parution : 5 février 2021

Abonnement/désabonnement : [par email](#)