

Les lettres d'actualité – Etats-Unis

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

#2021-10

Par Jérôme Vouland et Alexandre Damiens

Le 12 mars 2021

SOMMAIRE

CLIMAT- ECOLOGIE

- *Le Sénat confirme Michael Regan à la tête de l'US Environmental Protection Agency*
- *Le Congrès débat sur le futur de l'EPA*
- *Biden engage un expert en taxe carbone pour la Maison Blanche*

TRANSPORT

- *Le nouveau plan de soutien fournit près de 60 Mds de dollars au secteur des transports*
- *Les infrastructures, prochaine priorité de l'administration Biden*
- *Les CDC assouplissent les recommandations pour les personnes vaccinées, mais pas celles relatives aux voyages*

VILLE DURABLE

- *Efficacité énergétique des bâtiments : les acteurs locaux perdent leur droit de vote*
- *Pittsburgh plante équitable*
- *La relance économique passe aussi par la rénovation du parc de logements*

ENERGIE

- *L'électricité américaine doit planifier sa résilience selon le GAO*
- *L'organisation de la fourniture d'électricité aux Etats-Unis*
- *Le Wyoming démontre le pragmatisme énergétique aux États-Unis*

AGENDA

15 mars - [Webinar: "How to Pay for Infrastructure: Strategies for Addressing the \\$2 Trillion Funding Gap"](#)
organisé par le Bipartisan Policy Center

CLIMAT - ECOLOGIE

Le Sénat confirme Michael Regan à la tête de l'US Environmental Protection Agency

Le Sénat a confirmé mercredi la nomination de Michael Regan au poste d'administrateur de l'Agence de protection de l'environnement (US EPA), un rôle qui est au cœur des promesses du président Biden de réduire les émissions de gaz à effet de serre du pays et d'aider les communautés pauvres et minoritaires qui ont longtemps supporté le poids de la pollution.

À une époque marquée par les clivages partisans, Regan a été confirmé par une marge confortable de 66 contre 34. Seize républicains et tous les démocrates du Sénat ont voté en faveur de Regan. Il sera le premier afro-américain à diriger l'EPA, depuis sa création il y a 50 ans.

Lors de son audition de confirmation le mois dernier, Regan a promis de "restaurer" la science ainsi que la transparence à l'EPA. Sous l'ère Trump, l'US EPA a connu l'exode de son personnel et a amoindri des dizaines de règlements en faveur de la protection environnementale.

L'EPA a de vastes responsabilités : normes d'efficacité énergétique pour les voitures et les camions, surveiller les émissions des centrales électriques et des installations pétrolières et gazières, nettoyer les sites les plus pollués du pays ([The Washington Post](#)).

Le Congrès débat sur le futur de l'EPA

La sous-commission de la Chambre des représentants chargée de la surveillance et des enquêtes (*House Energy and Commerce Subcommittee on Oversight and Investigations*) a tenu une audition sur la "restauration" de la mission de l'EPA. L'agence, ciblée par l'administration précédente pour des coupes budgétaires et des réductions des protections environnementales, a vu des centaines d'employés partir et le moral de ceux qui sont restés baisser.

La manière de reconstruire la capacité de l'EPA sera un élément moteur pour la nouvelle administration et les démocrates du Congrès qui veulent mener une politique agressive contre le changement climatique et pour la justice environnementale.

Lors de l'audition cette semaine, les démocrates ont insisté à plusieurs reprises sur la justice environnementale et le rôle de l'EPA dans le centrage et la protection des communautés vulnérables.

Alors que les démocrates se sont concentrés sur la "restauration" de l'EPA, les orateurs républicains ont largement cherché à défendre le bilan de l'administration Trump sur les questions environnementales. Ils ont vanté les avancées dans le recyclage et l'achèvement de réglementations sur le plomb et le cuivre. Ils ont aussi fréquemment pointé du doigt les actions de l'EPA prises sous l'administration Obama, arguant qu'elles se sont avérées lourdes et ont nui aux travailleurs.

L'examen minutieux du travail de l'EPA sur les produits chimiques a occupé le devant de la scène à plusieurs reprises au cours de l'audience. En effet, l'EPA a entamé le processus de réglementation de deux PFAS - PFOA et PFOS - dans le cadre de la loi sur l'eau potable ([E&E](#)).

Biden engage un expert en taxe carbone pour la Maison Blanche

Le président Biden a engagé ce mois-ci un avocat de la taxe carbone pour un poste influent à la Maison Blanche. Noah Kaufman a été nommé le 3 mars au poste d'économiste principal au sein du Conseil économique de la Maison Blanche. Il reste à son administration à déterminer si la tarification du carbone fera partie de sa politique climatique.

Bien que l'équipe de M. Biden ait jusqu'à présent envoyé des signaux contradictoires sur la tarification du carbone, M. Kaufman a affirmé sans ambages qu'une telle mesure était l'un des moyens les plus importants de lutter contre le changement climatique.

M. Kaufman, qui a été directeur adjoint associé pour l'énergie et le changement climatique au sein du Council on Environmental Quality de l'administration Obama, est entré dans l'administration à un point d'inflexion de la politique climatique. En effet, le Congrès travaille sur un plan d'infrastructure massif. Dans le même temps, l'envoyé spécial pour le climat, John Kerry, et la conseillère pour le climat, Gina McCarthy, tentent d'élaborer une proposition de politique climatique avant le 22 avril, date à laquelle les États-Unis accueilleront les dirigeants du monde entier pour préparer le terrain pour des négociations internationales sur le climat qui se tiendra plus tard dans l'année.

Outre son plaidoyer en faveur de la tarification du carbone, M. Kaufman a travaillé sur les calculs du coût social du carbone. Il a écrit à ce sujet dans la revue *Nature Climate Change*, avec un groupe de co-auteurs. Afin d'atteindre le « net-zero » d'ici 2050, les auteurs ont estimé un coût à court terme de 34 à 64 dollars par tonne en 2025 et de 77 à 124 dollars en 2030 ([E&E](#)).

Les chiffres de la semaine : - 50 %

[The Wall Street Journal](#) rapporte que lors de réunions privées, des groupes environnementaux ont encouragé la Maison Blanche à fixer, comme contribution aux Accords de Paris, une réduction de 50 % des émissions par rapport aux niveaux d'émission de 2005 d'ici 2030. Les groupes ont présenté à la Maison-Blanche une modélisation démontrant que cet objectif est réalisable. L'année dernière, les émissions totales des États-Unis étaient inférieures d'environ 21 % à celles de 2005.

TRANSPORT

Le nouveau plan de soutien fournit près de 60 Mds de dollars au secteur des transports

Le président Biden a signé le 11 mars le nouveau plan de soutien à l'économie labélisé [American Rescue Plan](#) d'un montant de 1 900 milliards de dollars. Il constitue la première réalisation législative importante du président depuis son entrée en fonction en janvier. S'il est largement centré sur le soutien aux ménages, en particulier les classes moyennes et à bas revenus, il apporte également un soutien très significatif au secteur des transports avec près de 60 milliards de dollars, en complément des aides déjà perçues dans le cadre des plans d'aides antérieurs.

L'*American Rescue Plan* comprend 30,5 milliards de dollars pour les autorités locales de transport public, qui s'ajoutent aux 14 Mds USD du plan de décembre et aux 25 Mds USD du mois de mars 2020 ; 1,7 milliard de dollars pour Amtrak, dont près de 1 milliard de dollars qui sera consacré au corridor Nord Est (DC – NY – Boston), et qui s'ajoutent aux 2 Md USD reçus lors des deux précédents plans. Dans le secteur de l'aviation, les aéroports, qui avaient antérieurement bénéficiés de 10 milliards de dollars en mars et de 2 milliards de dollars en décembre, recevront 8 milliards de dollars supplémentaires. Le projet prévoit également une nouvelle aide de 3 milliards de dollars destinée à soutenir les emplois dans le secteur de la construction aéronautique. Enfin, les compagnies aériennes et leurs sous-traitants bénéficieront d'une troisième extension du programme de maintien des salaires (*Payroll Support Program - PSP*) avec 15 milliards de dollars, qui s'ajoutent aux 32 milliards de dollars du mois de mars 2020 et aux 16 milliards du mois de décembre. Les compagnies bénéficiant de ces aides sont tenues de maintenir les emplois jusqu'à fin septembre 2021. Le projet prévoit par ailleurs une enveloppe de 450 millions de dollars pour les communautés qui dépendent des voyages, du tourisme et des loisirs de plein air.

Le dispositif ne prévoit en revanche pas d'aides pour plusieurs secteurs en difficulté, comme ceux des autocars privés, des bus scolaires ou des croisières. ([NPR](#))

Les infrastructures, prochaine priorité de l'administration Biden

Les démocrates du Congrès annoncent que les infrastructures vont désormais constituer la prochaine de leur priorité après l'adoption du plan de soutien. Toutefois ce processus ne devrait être ni simple ni rapide vu les nombreuses questions épineuses restant à régler, notamment la portée et la taille du paquet, le moment et la manière dont il passera au Congrès, et la façon de le financer.

Le projet de loi de réautorisation des transports de surface, dont l'actuelle mouture arrivera à échéance fin septembre 2021 (et qui doit donc être renouvelé) constitue un véhicule naturel pour les infrastructures de

transport traditionnelles. Mais la vision des démocrates quant à ce qui doit être inclus dans le paquet infrastructures est beaucoup plus large, et pourrait inclure des sujets comme les infrastructures d'assainissement, d'adduction d'eau potable, le haut débit, le réseau électrique, le logement, etc. A cela s'ajoute la volonté côté démocrates de se concentrer fortement sur des politiques pro-climatiques, ce que les républicains considèrent irréaliste et potentiellement nuisible pour « l'Américain moyen ». ([Politico](#))

Les CDC assouplissent les recommandations pour les personnes vaccinées, mais pas celles relatives aux voyages

Alors que les dernières [recommandations](#) publiées le 9 mars par les *Centers for Disease Control and Prevention* (CDC) ont permis d'assouplir les conseils en direction des personnes totalement vaccinées, notamment pour ce qui concerne les petits rassemblements en intérieur et en extérieur, les CDC continuent à déconseiller les voyages domestiques ou internationaux pour les personnes vaccinées comme non vaccinées. Certains experts en santé publique ont qualifié ces conseils de déroutants et le secteur aérien, tout en déclarant qu'il continuerait à travailler avec les CDC, a souligné les efforts engagés par l'industrie aérienne pour prévenir la transmission du coronavirus à bord des avions et sa confiance dans la sécurité de son approche. ([The Hill](#))

La lente progression des véhicules électriques et du renouvellement du parc automobile

Seulement moins de 1% des 250 millions de véhicules légers en circulation actuellement aux Etats-Unis sont des véhicules électriques. Selon certaines projections, en 2035 les véhicules électriques pourraient compter pour un quart des ventes, mais seulement 13 % des véhicules en circulation compte tenu du faible taux de renouvellement des flottes. Environ 17 millions de véhicules neufs sont vendus chaque année. L'âge moyen d'un véhicule léger aux Etats-Unis est de 12 ans, et en hausse depuis les vingt dernières années. Même en 2050, lorsque les véhicules électriques devraient représenter 60% des nouvelles ventes, la majorité des véhicules en circulation devraient toujours être à essence. La lenteur du renouvellement du parc automobile est un défi majeur pour la politique climatique du Président Biden. Si les Etats-Unis veulent passer à un parc automobile entièrement électrique d'ici à 2050 – en cohérence avec l'objectif de neutralité des émissions affiché par le président Biden, les ventes de véhicules thermiques devraient cesser complètement d'ici à 2035 environ, d'après une enquête du [New York Times](#). Plusieurs parlementaires réfléchissent à des solutions qui permettraient d'accélérer le renouvellement du parc automobile par la mise en place d'incitatifs financiers à l'achat ou au rebus de véhicules émetteurs.

VILLE DURABLE

Efficacité énergétique des bâtiments : les acteurs locaux perdent leur droit de vote

L'*International Code Council (ICC)*, le consortium privé qui élabore les codes de la construction du bâtiment pour les États-Unis, a adopté le 4 mars une règle de fonctionnement conduisant à réduire le pouvoir des villes et des juridictions locales sur les exigences en matière d'efficacité énergétique des bâtiments.

Ce changement, bien que technique et complexe, constitue pour les défenseurs de l'environnement l'un des obstacles les plus importants à la décarbonation de l'économie américaine. Il illustre également les limites du pouvoir de la nouvelle administration Biden dans le secteur du bâtiment. Les collectivités locales, les membres du Congrès, les associations écologistes et les architectes s'étaient massivement opposés à cette proposition.

Dans le cadre du [nouveau règlement](#), les codes de la construction qui définissent les règles en matière de performance énergétique et d'isolation – qui autrefois étaient soumis au vote des villes et des États chargés de les mettre en œuvre – relèveront désormais d'un processus de "normes" distinct qui, bien que sollicitant toujours l'avis des responsables locaux, permettra à l'industrie de mieux contrôler le produit final.

L'ICC promet que les représentants des gouvernements locaux auront toujours voix au chapitre. Ces derniers s'inquiètent néanmoins de la mainmise de l'industrie sur les futurs standards, et avertissent que cela pourrait encourager les gouvernements locaux à ne plus utiliser le code de l'ICC. Des organisations telles que *l'American Institute of Architects* ont critiqué le nouveau plan comme étant un pas en arrière pour l'action climatique. À l'opposé, l'industrie a applaudi l'annonce.

L'administration Biden a également signifié son opposition par la voix du Département de l'Énergie dans une [lettre](#) soulignant que les changements envisagés pourraient "nuire à un processus approprié avec une transparence appropriée" et retarder "d'importants avantages économiques et environnementaux au niveau local", et demandant de ne pas procéder à ces modifications tant que les préoccupations soulevées ne soient traitées de manière adéquate. ([Huffpost](#))

Pittsburgh plante équitable

La ville de Pittsburgh en Pennsylvanie a développé une stratégie d'investissement équitable pour ses plantations d'arbres ([Equitable Street Tree Investment Strategy](#)) afin de mieux allouer, répartir et entretenir les plantations dans les quartiers à faibles revenus et bénéficiant d'une faible couverture végétale. La ville poursuit un objectif de 100 000 plantations au cours de la prochaine décennie.

Dans le cadre de cette nouvelle approche, la ville a mis en place une commission (*Shade Tree Commission*) qui aura

pour mission d'identifier tous les ans dix quartiers qui bénéficieront de nouvelles plantations, mais également d'un entretien renforcé des arbres, et de programmes de sensibilisation aux bénéfices des forêts urbaines. La ville a constaté que le manque d'entretien des arbres diminuait l'adhésion des résidents aux programmes de végétalisation urbaine. Les analyses réalisées par la ville ont montré que les communautés afro-américaines et les plus défavorisées comptent un nombre anormalement faible d'arbres dans les rues. ([SmartCitiesDive](#))

La relance économique passe aussi par la rénovation du parc de logements

Selon un nouveau [rapport](#) du think tank *Roosevelt Institute* et de *l'Evergreen Collaborative*, un groupe de défense pro-climat, les objectifs portés par le Président Biden, visant à moderniser au moins quatre millions de bâtiments et d'isoler au moins deux millions de logements au cours de son mandat, sont réalisables mais ne représentent qu'une partie du véritable potentiel de mobilisation d'une transformation nationale qui pourrait toucher une large part des 140 millions de logements américains au cours de la prochaine décennie. De nombreux avantages concomitants seraient associés à un investissement massif dans l'efficacité énergétique des bâtiments, notamment la possibilité de créer de nombreux emplois, d'améliorer la santé publique, de faire progresser la justice raciale et d'inverser les politiques de logement racistes du passé, et de stimuler l'innovation. ([CityLab](#))

Ville intelligente : fin de partenariat entre Metro Portland et Replica

Portland Metro, l'autorité des transports publics de Portland en Oregon, a récemment mis fin à sa collaboration engagée depuis avril 2019 avec la société [Replica](#), dérivée de *Sidewalk Labs*, filiale d'*Alphabet (Google)*. Celle-ci visait à améliorer la connaissance des habitudes de déplacement des résidents de la région de Portland, OR, à partir de données anonymisées de localisation provenant de smartphones. Schématiquement l'outil logiciel de *Replica* permet d'aider les autorités locales à prédire les modes de transport que les usagers utiliseront pour se déplacer dans la ville, à quel moment ils se déplaceront et pour quel motif.

Le partenariat a pris fin en raison de désaccords sur la confidentialité des données, un point de friction devenu de plus en plus courant dans les projets de villes intelligentes. La fin de cette collaboration fait écho aux problèmes de confidentialité qui avaient entouré le projet Quayside de *Sidewalk Labs* à Toronto, projet depuis abandonné. ([SmartCitiesDive](#))

ÉNERGIE

L'électricité américaine doit planifier sa résilience selon le GAO

L'organisme de surveillance du gouvernement fédéral (acronyme GAO en anglais) tire la sonnette d'alarme quant aux coûts et aux effets potentiels du changement climatique sur toute l'électricité du pays. Dans son [rapport](#) « *Electricity grid resilience* », publié cette semaine, le *Government Accountability Office* a déterminé que le *Department of Energy* (DoE) et la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) pourraient faire davantage pour assurer la résilience du réseau face aux menaces climatiques croissantes sur les installations de production et de transmission. Le rapport fait suite à l'épisode tumultueux de froid extrême qui s'est produit le mois dernier dans le centre des États-Unis et qui a mis à rude épreuve l'approvisionnement en électricité dans le Midwest et privé des millions de personnes d'électricité au Texas pendant près d'une semaine. Au total, le coût de ce phénomène météorologique s'élèverait à près de 90 milliards de dollars. Le GAO a formulé des recommandations à l'intention du DOE et de la FERC pour qu'ils abordent la question de la résilience climatique dans le cadre de programmes plus complets à l'échelle de chacune des agences ([E&E](#)).

L'organisation de la fourniture d'électricité aux États-Unis

Le [Wall Street Journal](#) a enquêté sur la vente d'électricité au secteur résidentiel. L'enquête met au jour la complexité d'un système de facturation de l'électricité loin d'être intégré et monolithe à l'heure où la résilience du réseau est recherchée.

Dans plus d'une douzaine d'États, de nombreux résidents peuvent choisir le fournisseur de leur électricité. Dans la plupart de ces États, les résidents qui n'avaient auparavant qu'un seul choix pour leur fournisseur d'électricité - une compagnie d'électricité traditionnelle - peuvent maintenant choisir entre rester chez cette compagnie d'électricité traditionnelle, pour un service complet, ou faire le tour du marché et acheter leur électricité à un distributeur d'énergie au détail, la compagnie d'électricité la livrant moyennant des frais.

De façon générale, les frais de service sont ventilés entre le coût de l'électricité et le coût de la livraison, qui couvre les dépenses pour la construction et l'entretien d'un réseau de câbles de transmission et de distribution. Pour les clients qui font appel à des distributeurs d'énergie au

détail, cela signifie que leurs factures sont réparties entre la compagnie d'électricité traditionnelle pour la livraison et leur distributeur d'énergie pour l'électricité. Le Texas est allé encore plus loin en obligeant près de 60% de ses habitants à acheter de l'électricité sur le marché libre, sans possibilité de rester dans le service public traditionnel.

Le Wyoming démontre le pragmatisme énergétique aux États-Unis

Des générations d'habitants du Wyoming ont trouvé un salaire régulier dans les mines de charbon et étaient fiers d'alimenter la nation en énergie. Mais aujourd'hui, c'est l'énergie provenant de l'autre ressource énergétique abondante de la région, le vent, qui crée les emplois et les recettes fiscales. Le Wyoming est en passe de devenir un leader dans le domaine des énergies renouvelables, mais pas en raison de l'urgence d'atténuer le changement climatique. C'est plutôt le pragmatisme lié à la baisse de la demande de charbon qui est à l'origine de ce changement.

Il y a vingt ans, le charbon générait 96 % de l'électricité dans le Wyoming ; en 2019, ce chiffre était tombé à 84 %. Au cours de la même période, l'énergie éolienne est passée de 0 à 10 %.

Les élus sont pragmatiques : "Vous pouvez rester sur les rails quand le train arrive sur vous, ou vous pouvez rester à l'aiguillage", a déclaré Terry Weickum, le maire de Rawlins, ville du Wyoming qui est aussi la capitale du comté nommée « Carbon » (une des traductions possibles de charbon en anglais). Pour expliquer sa décision de soutenir les projets éoliens il ajoute : "J'ai choisi de me tenir à l'aiguillage" ([The New York Times](#)).

Les chiffres de la semaine : 800 puis 29 000 MW

Cette semaine le *Department of Interior*, qui gère les espaces maritimes fédéraux, s'est prononcé favorablement pour le projet Vineyard Wind qui sera le premier projet éolien off-shore des côtes du Massachusetts avec 800 MW. Sur la côte Atlantique, au total, 29 000 MW sont prospectés actuellement, à différents stades de développement, avec les principales annonces suivantes : 3200 MW au Massachusetts (dont 800 MW pour Vineyard), 7 500 MW dans le New Jersey et 9 000 MW pour New York ([E&E](#)). Pour mémoire la puissance électrique installée en éolien off-shore aujourd'hui est d'environ [28 000 MW](#) selon le DoE ; et le candidat Biden a promis d'utiliser ses pouvoirs de Président pour doubler cette capacité avant 2030.

**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 Économique 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 : 12 mars 2021

Abonnement/désabonnement : [par email](#)