



Le changement climatique et mobilité aux États-Unis : qui fait la Loi ?

Compte-rendu de la septième séance du 2 juin 2010

Contexte

Taoufik Souami

Ce programme a été créé, avec François Ascher, pour sonder la façon dont les problèmes de changement climatique sont abordés aux États-Unis, et pour examiner le rôle joué par le marché dans l'action collective. Au cours de réunions précédentes, des experts américains ont insisté sur le fait que l'imposition de sévères lois précises et rigoureuses sur la société américaine est une condition préalable à des mesures contre le changement climatique. Ils ont expliqué que le marché pour des solutions n'était que naissant. Les chercheurs et les experts ont également insisté sur le fait que pour que des innovations et de nouvelles solutions soient efficaces, un cadre juridique doit précédemment être mis en place.

Par conséquent, nous avons proposé de répondre à plusieurs questions au cours de cette séance : Qui fait la loi ? Quels sont les objectifs de la loi ? Quels sont les rôles des entreprises privées dans la conception de la loi sur le changement climatique ? Comment sont les lois censées influencer l'approche du changement climatique aux États-Unis ?

Le comité d'audition est composé principalement d'experts français, mais aussi européens. Les conférenciers experts venant des États-Unis sont Elizabeth Deakin de l'Université de Berkeley, qui était à la tête de plusieurs institutions de recherche dans les transports publics en Californie, et Albert Bressand de l'Université de Columbia, directeur du Centre de l'énergie, du transport maritime et des politiques publiques.

Programme

Benoît Lefèvre

Cette séance se concentrera sur les lois, la façon dont elles sont élaborées et les conséquences du processus de décision sur le fond et la forme des lois qui sont finalement adoptées. Nous aimerions prendre du recul par rapport aux spécificités précédemment examinées, et analyser l'évolution du cadre juridique. L'objectif est de comprendre l'évolution du jeu des acteurs et des équilibres de pouvoir, et quelle est l'implication du secteur privé (promoteurs immobiliers, des transports et notamment des Cleantechs, les technologies « propres »). La situation actuelle aux États-Unis doit être prise en compte. Outre l'impact de l'élection d'Obama et l'émergence du *Tea Party*, mouvement conservateur de droite, à la suite de sa réforme sur la santé, deux crises majeures se révèlent : financière et environnementale (le déversement de pétrole dans le golfe du Mexique). Les autorités ont été invitées à intervenir sur ces deux crises.

Les stratégies visant à réduire le réchauffement climatique en Californie

Elizabeth Deakin

Professeur de planification urbaine et régionale, Université de Californie, Berkeley

I. Les lois fédérales et la loi californienne pour réduire le réchauffement climatique

Malgré l'échec du gouvernement fédéral à faire accepter le protocole de Kyoto ou à entreprendre des actions spécifiques du changement climatique, il existe de nombreuses lois fédérales visant à freiner le phénomène du réchauffement climatique. Ce sont des normes d'efficacité énergétique pour les machines, des normes d'efficacité énergétique ; des programmes de coopération entre des organismes fédéraux, et une variété de réductions d'impôts, d'incitations et d'investissements en faveur des énergies renouvelables. La loi californienne (www.climatechange.ca.gov) comprend des normes plus strictes d'efficacité énergétique pour les bâtiments et les équipements ; une norme de 30 % d'énergies renouvelables pour les portefeuilles des fournisseurs d'électricité ; des normes relatives aux émissions de CO₂ des véhicules ; un règlement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (*Low Carbon Fuel Standard*) ; des diagnostics pour des agences d'État ; des objectifs de transport régional et des stratégies de viabilité des collectivités.

II. Poursuite judiciaire contre l'Agence de protection de l'environnement

La Californie a entrepris une lutte avec le gouvernement fédéral sur le projet de loi 1493, adopté en 2002. Après une pétition sans succès auprès de l'*Environmental Protection Agency* (EPA) pour réglementer les émissions de gaz à effet de serre selon le *Clean Air Act*, la Californie a obtenu une dérogation et a instauré ses propres normes. Elle a toujours eu ses propres normes, plus sévères, sur la qualité de l'air et sur les émissions. Après que l'administration Bush ait rejeté la requête en 2003, 12 autres États californiens ont rejoint une plainte déposée contre l'EPA. L'EPA a fait valoir que le CO₂ n'est pas un polluant, qu'il s'agissait d'un problème mondial qui ne peut être résolu, et que l'action porterait atteinte à « des efforts internationaux ». En 2007, la Cour suprême a statué que l'EPA est tenue de réglementer les gaz à effet de serre en application du *Clean Air Act*. L'EPA peut maintenant être poursuivie en justice par les citoyens si elle n'agit pas. Bien que l'administration Bush ait

retardé le projet, le gouvernement d'Obama a renversé la tendance et met actuellement des normes en place.

III. Le projet de loi N°32 de l'Assemblée

Le projet de loi N°32 de l'Assemblée est en fait l'application du Protocole de Kyoto à la loi californienne. Schwarzenegger est allé encore plus loin que Kyoto en fixant les objectifs à 80 % des niveaux de 1990 d'ici 2050. Un groupe de travail a considéré que réduire les émissions par le biais des services d'électricité était une étape importante. Les normes relatives aux appareils électriques pour les biens de consommation et le bâtiment ont été renforcées, une avancée significative compte tenu de la croissance démographique. Bien que l'électricité soit déjà relativement propre, de nouvelles formes d'énergies renouvelables peuvent être adoptées. La Californie dispose de nombre d'anciennes raffineries qui produisent d'importantes quantités d'émissions et dont les technologies ont besoin d'être actualisées. Le transport est notre pierre de touche – il représente 40 % des émissions en Californie. Les taux de propriété et d'usage de véhicules sont élevés. L'accent est mis sur les voitures et les carburants propres, mais il s'agit d'un processus long et ces normes ne seront peut-être jamais atteintes.

IV. Le projet de loi N°375 du Sénat

Ce projet de loi a été voté pour obliger les organismes régionaux à avoir un plan de viabilité des communautés visant à réduire les niveaux d'émission en fonction des objectifs fixés. Il s'agira d'encourager l'utilisation du transport en commun, la marche et le vélo. Les administrations locales devront aussi réduire les gaz à effet de serre à 15 % en dessous des niveaux actuels d'ici 2020 en faisant la promotion des moyens de transport alternatifs, de l'auto-partage, et en jouant sur les prix du stationnement, des ponts et des péages. Le recyclage et la réduction des déchets solides sont également envisagés. Les véhicules lourds doivent désormais avoir des dispositifs d'efficacité aérodynamique intégrés, un programme de prêt pour les camionneurs mexicains entrant en Californie est en cours de discussion. Des mesures gonflage des pneus sont également prévues.

1. Le procès du Comté de San Bernardino

D'autres poursuites ont été déposées contre les autorités locales n'ayant pas mis en œuvre le projet de loi N°32 de l'Assemblée. En effet, en Californie, les décisions du gouvernement laissées à la discrétion des États doivent être revues pour leur impact sur l'environnement, et cet impact doit être atténué. Le procureur général Jerry Brown, ancien gouverneur de Californie, a intenté un procès au Comté de San Bernardino pour avoir omis d'analyser et d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre. Il a gagné, créant ainsi un précédent.

2. Les organisations de planification métropolitaine

Le projet de loi N°375 du Sénat demande que les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre soient revus tous les quatre à huit ans jusqu'en 2050, et exige que les *Metropolitan Planning Organizations* développent des stratégies de viabilité des communautés (*Sustainable Communities Strategies*), et alignent leur politiques

d'investissement et leurs incitations à la création dans les domaines du logement et des transports. Les organismes régionaux ne sont pas tenus de suivre les plans locaux. Les SCS intègrent les règlements régionaux de planification au programme régional des transports, ce qui signifie que les plans régionaux doivent être financièrement viables – ce qui n'a pas toujours été le cas. Si les objectifs ne peuvent être satisfaits, un plan de rechange doit être présenté. Ce projet de loi a été controversé aux États-Unis, avec un modèle ville/banlieue de soutien et d'opposition.

V. Prochaines étapes

Nous pensons que 25 % des réductions nécessaires pour atteindre les niveaux de Kyoto en Californie peuvent être obtenus grâce à la technologie des nouveaux véhicules et aux nouveaux carburants. La production d'électricité et les normes d'efficacité pourraient permettre d'en atteindre 30 %. Un programme de plafonnement et d'échanges (multi-états) sera nécessaire pour une réduction de 20 %, mais ceci reste compliqué. Les réductions ne sont pas toutes susceptibles d'être efficaces et des mesures supplémentaires doivent être trouvées après 2050. Parmi les solutions de transport possibles, on note les très petites voitures ; les nouveaux carburants ; des systèmes de transport plus intelligents, des opérations et des contrôles relatifs à la circulation ; la congestion et la tarification du stationnement ainsi que les frais de rémunération par mile en fonction des émissions. Le développement du déplacement pédestre et cycliste et les programmes d'auto-partage sont également envisagés. Il y a trois scénarios : la mobilité bénigne, où la mobilité est mise en valeur, avec de grands changements technologiques, l'accessibilité avant la mobilité, où l'accent est mis sur la marche à pied, le vélo et le transport en commun, avec des communautés axées sur le développement du transport et des télécommunications, et un mélange des deux.

VI. Conclusion

Plus d'une douzaine de projets de loi a été présentée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les dispositions les plus probables sont les biocarburants, les investissements dans les technologies celluloses, le plafonnement et les échanges pour l'industrie. La question majeure pour la Californie, un État qui a toujours été en avance sur le gouvernement fédéral, est de savoir si le gouvernement va préempter l'autorité de l'État et, éventuellement, réduire sa capacité à avancer. La question est de savoir qui devrait prendre l'initiative : le gouvernement fédéral, les différents États ou même les sous-divisions des États ? Les États n'ont pas toujours le même point de vue. La légitimité et la responsabilité entrent également en jeu : les personnes non élues et les organes décisionnaires ne peuvent être démis de leurs fonctions au moyen d'un vote. La tarification est une question difficile, abordée par la Californie et quelques autres États, mais arrêtée par un gouvernement fédéral qui n'accorde actuellement pas de péages sur les autoroutes. L'acceptation et le soutien par le consommateur sont également importants : les opposants ne sont pas convaincus et il y a des problèmes de financement. Les fonds pour les transports en commun sont en crise en raison de la récession. À l'instar d'autres États, la Californie a pris de nombreuses mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et croit pouvoir atteindre 75 % de son objectif de 2020 : les niveaux de 1990. Atteindre 80 % de moins que

les niveaux de 1990 exigera beaucoup plus d'efforts et d'aide de la part de nos partenaires, et une combinaison de nouvelles technologies et de stratégies de prix comme de transport.

VII. Questions et réponses

Benoît Lefèvre

Comment est organisée la communication entre l'État de Californie, les autres États, l'État fédéral et d'autres partenaires ?

Je suis intéressé par le soutien aux nouvelles technologies, en particulier les Cleantechs et des politiques moins sévères. Comment envisage-t-on de les concilier ?

Après le conflit concernant le projet de loi N°375 du Sénat, l'administration Obama a annulé les décisions prises par l'administration Bush. Est-ce que seule l'arrivée d'Obama a permis que cela se produise ?

Elizabeth Deakin

En ce qui concerne Obama, la Californie a toujours été préoccupée par l'environnement ; Obama s'est engagé à agir lors de son élection, mais la question est loin d'être simple. La faillite de General Motors a également eu un impact : le constructeur avait changé sa politique et favorisait la construction de petites voitures électriques aux grosses voitures.

En Californie, nous pensons que les politiques douces créent un cadre pour l'innovation technologique, ce qui est nécessaire pour que celles-ci puissent être réalisables. Les deux doivent être intégrées pour être efficace. Par exemple, le contrôle intelligent des systèmes d'autoroutes est vital pour créer un environnement sûr pour les petits véhicules.

En raison de sa taille et de sa population, la Californie a été en mesure d'avoir ses propres normes en matière de qualité de l'air. La Nouvelle-Angleterre, New York et le New Jersey l'ont rejointe. La Californie dispose également du financement et des groupes de recherche nécessaires, et emprunte beaucoup ailleurs dans le monde. Le réseau mondial et l'emprunt d'idées d'ailleurs (aux États-Unis et dans le monde) sont essentiels.

Les politiques énergétiques californiennes ont commencé dans les années 1970, car les centrales ne pouvaient pas être implantées sur des lignes de fracture. Daniel McFadden, prix Nobel d'économie, considérait la conservation comme la solution. Grâce à la conservation, ces centrales n'ont pas été nécessaires. Le transport en commun et les changements d'utilisation des terres ont entraîné des avantages en termes d'environnement, de finances et d'équité sociale, ainsi que de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Jean-Pierre Orfeuil

La politique californienne a été historiquement motivée par un désir de gagner de l'argent « intelligent » par le biais des nouvelles technologies, ainsi que par la volonté de réduire les émissions. Je suis surpris de ne pas avoir beaucoup entendu parler de la promotion de la technologie.

L'action publique peut être plus motivée par des considérations économiques qu'en France. Avez-vous abandonné les incitations fiscales ?

Vous attendez-vous beaucoup d'affaires concernant des citoyens américains qui veulent acheter un Hummer, par exemple ?

Elizabeth Deakin

Nous travaillons toujours sur les véhicules à émission zéro, il vient d'être annoncé que l'ancienne usine de General Motors va devenir une installation d'essai pour les véhicules rechargeables. Les villes sont en concurrence et visent à devenir la ville possédant le plus de véhicules électriques de Californie. Le gouverneur est très intéressé par l'hydrogène, mais la majorité de l'hydrogène est actuellement produite à partir de produits pétroliers. L'analyse de la rentabilité montre que les véhicules hybrides et les véhicules rechargeables sont plus viables.

Les réductions d'impôt sont un excellent incitatif. La taxation avec remise est utilisée comme recours en cas de difficultés avec les normes sur les carburants, par exemple. L'analyse de la rentabilité indique que les mesures sont bien inférieures à 55 dollars la tonne ; actuellement, le marché du carbone est beaucoup plus faible, mais le seuil de la Californie est d'environ 60 dollars.

Il n'y a pas beaucoup de litiges concernant des situations spécifiques, mais plutôt en ce qui concerne l'échec à atténuer les effets, tels que le procès Gerry Brown, qui a envoyé un message clair et efficace aux gouvernements et aux tribunaux.

Françoise Sirot

Les lois sur les transports et l'énergie ont rendu obligatoires les programmes de transports urbains. En outre, les programmes de transport d'entreprise sont désormais possibles. Ces lois visaient d'importants secteurs et portent sur l'urbanisme, l'énergie et les transports. En ce qui concerne la Californie, je souhaiterais comprendre davantage l'organisation et les lois au niveau national et local.

Elizabeth Deakin

Le système fédéral reproduit des États un peu comme les pays de l'Union Européenne, avec une autorité indépendante qui agit en l'absence d'action préventive du gouvernement fédéral. Certains États, dont la Californie, travaillent en autonomie interne : le gouvernement local a le pouvoir à moins que le gouvernement fédéral l'ait préempté (avec des lois étatiques uniformes, par exemple). Le nouveau projet de loi laisse aux organismes régionaux leur mot à dire. Dans les années 1960, les villes y ont fait appel pour se révolter

contre la construction d'autoroutes inter-états. Un projet de loi a été introduit pour rendre obligatoire l'approbation. Même si ce ne sont pas de vrais gouvernements, les *Metropolitan Planning Organisations* ont acquis des pouvoirs accrus au fil des ans. Les organismes régionaux ont des politiques très différentes, plus conviviales et ont tendance à être plus intéressés par les nouvelles formes de contrats, les partenariats public-privé et les pensées plus « nouvelles » que les organismes d'État. Le ministère des transports de Californie n'a pas le pouvoir de prendre des décisions dans les quatre villes principales du comté.

De la salle

Qui décide de ce qui est faisable et de ce qui est raisonnable ?

Elizabeth Deakin

Les politiciens et les analystes techniques. Nous faisons de grands efforts pour améliorer notre capacité de modélisation et de transport.

De la salle

Je prépare un éditorial sur la politique et la pratique des transports des États-Unis intitulé « Passéiste, provinciale et auto-satisfaite ». Pouvez-vous citer des mesures qui ont été prises en France et que les États-Unis envisagent ?

Elizabeth Deakin

Nous sommes intéressés par le système de la *carte orange* et de subventions à l'employeur, les partenariats public-privé, l'aménagement cycliste et la création de parkings propres à Paris, les transports en commun, et les instruments financiers offrant des incitations pour la participation privée. Nous prêtons vraiment attention à tout !

De la salle

Est-ce que la Californie cherche vraiment à maintenir le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre ? Au niveau fédéral, il est possible de mettre en place la prévention des failles ?

Elizabeth Deakin

Il existe des arguments en faveur de l'initiative *Western climate initiative*, mais la Californie est importante et a des partenariats avec certaines provinces canadiennes, comme Vancouver. D'autres États se sont également montrés intéressés.

La préemption ne bloque pas toujours l'action de l'Etat. Le dixième amendement crée également une marge de manœuvre. Le souci majeur en Californie sur la préemption, c'est de respecter les normes des autres États dont la situation est très différente.

Réduire l'empreinte carbone de la ville de New York

Albert Bressand

Professeur à l'École de sciences politiques et de relations internationales de l'université Columbia (*School of International and Public Affairs, SIPA*)

La Californie est sur une autre planète que New York et le reste des États-Unis en termes de droit climatique. New York s'inspire de Montesquieu, avec trois pouvoirs : le législatif, l'exécutif et l'indépendance judiciaire, qui n'existe pas en France. Les tribunaux peuvent soit faire respecter les normes, comme en Californie, ou les rejeter, comme lorsque les taxis jaunes de la ville de New York City ont fait appel aux tribunaux lorsqu'ils ont su qu'ils devaient se convertir à l'énergie hybride. Voir : <http://vem.typepad.com/files/questionnaire-bressand.pdf>.

I Interaction entre les pouvoirs

La décision précurseur de la Cour suprême en 2007 selon laquelle l'EPA pourrait réguler le CO₂ était une décision entièrement politique, mais l'EPA n'est pas équipée pour se charger du changement climatique. L'interaction entre les trois pouvoirs mentionnés ci-dessus est très différente de celle de France, plus centralisée. De Tocqueville continue à être contemporain en Amérique, où la ville précède le Conseil, le Conseil précède l'État et l'État précède l'union. Sur le changement climatique, un problème mondial, le manque de cadre national aux États-Unis est un obstacle majeur pour jouer pleinement son rôle et signer des accords internationaux contraignants comme celui de Kyoto. Il y a aussi une résistance énorme à cet égard. Bien que les organismes gouvernementaux soient en faveur des lois de l'ONU, il est toujours impossible pour le Congrès américain de les ratifier. Imposer des amendes est le mieux qu'ils puissent faire à l'heure actuelle.

II. Contexte intérieur

L'administration Bush est parfois attaquée, mais elle a beaucoup apporté à la législation, avec les normes CAFE sur les émissions des véhicules. Obama, bien qu'écologiste, est confronté à des problèmes financiers majeurs et à d'autres enjeux mondiaux et nationaux.

Parfois les entreprises sont en faveur d'un mandat national. Les énergéticiens ont besoin de savoir dans quelles énergies investir. Une norme nationale aiderait et protégerait les investisseurs. Le secteur financier américain reconnaît l'importance des marchés européens du carbone et soutient la Bourse de Chicago et REGGIE. Il est dans son intérêt de le faire.

III. Contexte de New York

La population new-yorkaise est censée augmenter à 9 millions d'ici 2030. Ses émissions sont relativement faibles par rapport à celles d'autres villes des États-Unis – plus proches, en effet, des niveaux de nombreuses villes européennes. Elle est extrêmement vulnérable aux effets du changement climatique : une hausse du niveau des mers aura un impact sur son métro et sa production d'électricité, par exemple. Contrairement à la Californie, la plupart de ses émissions proviennent des bâtiments et non des transports. 70 % des New-Yorkais utilisent les transports publics ou vont au travail à pied chaque jour, tandis que 70 % des Américains utilisent la voiture.

IV. PlaNYC

Le maire Bloomberg a créé le Bureau de la planification à long terme et de durabilité (*Office of Long-Term Planning and Sustainability*) et le projet PlaNYC 2007 pour une ville meilleure, plus verte. Il comprend tout un ensemble d'initiatives visant à réduire les émissions de 30 % d'ici 2030. Les transports publics sont relativement verts, mais pourraient être améliorés. Les propositions de Bloomberg sont la construction d'infrastructures, l'amélioration des services, l'introduction de nouveaux moyens de transport, la réduction de la congestion et la modernisation des routes et des métros. Le plan de relance budgétaire comprenait des plans pour des emplois verts et des trains à grande vitesse (TGV). Toutefois, contrairement à l'Europe, les États-Unis est entravée par une mentalité du « chacun pour soi ». Bloomberg avait obtenu du soutien pour l'introduction d'une taxe d'embouteillage suivant le modèle londonien, mais les riches y ont vu de l'autoprotection. Times et Madison squares sont maintenant des zones piétonnes. New York a désormais des pistes cyclables et envisage l'instauration d'un tramway sur la 42^{ème} rue.

Je crois que de nombreuses initiatives verront le jour aux États-Unis. Toutefois, un plan cohérent et une politique climatique, dans le contexte politique actuel, ne devraient pas apparaître avant un certain temps.

V. Questions et réponses

Niels Albertsen

On pourrait dire que la mobilité n'est pas si importante. Y a t-il reconfiguration structurelle du système de mobilité à New York ? Prévoyez-vous plus loin dans la reconfiguration des politiques de mobilité ?

Albert Bressand

Les infrastructures ont atteint leurs limites et deviennent une menace croissante. New York se comporte bien sur la mobilité, mais des mesures symboliques telles que les vélos n'ont été mises en œuvre que dans des zones limitées. New York a besoin de perfectionner et de préserver son système unique. La *Metropolitan Transport Agency* manque de 14 milliards de dollars nets et a besoin d'une combinaison de nouvelles ressources. La reconfiguration doit être envisagée dans un contexte plus large : les New-Yorkais ne peuvent vivre sans voiture, mais aussi les communautés suburbaines peuvent en dépendre davantage. L'approche américaine est orientée vers le développement de nouvelles technologies sans changer les modes de vie.

Michel Micheau

Il existe des divergences entre les modèles français et américain. La façon dont les autorités locales appliquent les lois est importante en raison de la multiplicité des niveaux des institutions et les différents types de villes. Des débats sur le sujet établissent un lien entre les transports et le développement, alors que ce dernier est absent du débat américain.

Albert Bressand

Les gouvernements européens sont différents du gouvernement américain, à quelques exceptions près comme la Californie, dont l'extension urbaine est contrôlée. Toutefois, l'archétype de la ville américaine est la ville tentaculaire comme Phoenix, en Arizona, où les mesures de développement proposées ont été rejetées par les électeurs. Les promoteurs ont souvent des concepts de communautés dépendantes, fermées avec des routes privées. New York est tellement dépendante de ses infrastructures et services publics qu'elle accorde davantage de pouvoir à son maire. Un maire compétant tel que Bloomberg peut alors agir. La situation dépend des circonstances locales et est complètement différente du cadre français.

Nicolas Chaudron

Le plan de relance budgétaire des États-Unis soutient financièrement les entreprises pour développer l'innovation des Cleantechs, mais il n'existe pas de système de ce type en Europe. En Europe, j'ai l'impression qu'il y a une situation « de carotte au bout du bâton » : le bâton est une réglementation stricte des programmes des émissions de carbone grâce à des amendes à partir de 2020, et la carotte consiste, au niveau national, en des mesures prises par les pays pour se développer et inciter les gens à l'avance. Y a-t-il une telle différence d'approche, au niveau local et national, aux États-Unis?

Albert Bressand

À New York, l'établissement des lois implique les ONG, les consultants et les lobbies. Cette approche de « melting-pot » n'existe pas en Europe. Dans la philosophie française, l'intérêt public peut être en contradiction avec les intérêts privés, dans celle des États-Unis, leur accord est important.

Christian Licoppe

J'ai été surpris d'apprendre que certains acteurs soient impliqués, sans pour autant que leur responsabilité soit engagée. Pouvez-vous donner un exemple de comment de nouveaux acteurs peuvent être tenus pour responsables alors qu'ils n'ont pas été élus ?

Elizabeth Deakin

Il y a beaucoup de garanties sur la participation concernant la divulgation de conflit d'intérêts, les réunions et les enregistrements publics, ce qui rend le système ouvert et scruté à la loupe. Il y a également la question plus vaste de la disparité des revenus, qui a une incidence sur la participation.

Albert Bressand

Il y a des limites à ce qui peut être dépensé au cours d'une campagne, mais cela n'affecte pas les fonds privés. De grandes personnalités comme Bloomberg n'ont pas de limites

financières pour leurs campagnes. Il est le souverain. Le *Tea Party* en est une version extrême et perverse.

Je crois que l'Europe est paralysée, non pas à cause de la supériorité américaine, mais en raison de son Digicomp hypertrophié, le bras anti-trust de la Commission européenne. Il n'est que partiellement intégré dans le gouvernement, contrairement à ce qui se passe aux États-Unis. Les entreprises européennes perdent en conséquence des avantages.

Aux États-Unis, je crois que le bâton vient des tribunaux et que la carotte provient de l'État ou du gouvernement. Ce sont les particuliers qui intentent des procès.

Elizabeth Deakin

Il y a quelques exceptions telles que les normes CAFE. Il y a énormément de réglementation pour certains organismes. Les particuliers peuvent aussi librement poursuivre le gouvernement fédéral et local dans un tribunal normal, contrairement à la France où l'État ne peut être poursuivi que selon des conditions particulières.

De la salle

Qui exactement a l'autorité au niveau de la ville, de l'État et du gouvernement ?

Albert Bressand

Il n'y a tout simplement pas de politique de transport ou de perspective nationale en Europe.

De la salle

Les villes des États-Unis ont changé leur configuration de façon si spectaculaire que nous ne savons pas par où commencer pour les remettre sur pied. Paris a été décrit comme « Zurich entouré par Phoenix ». Si vous pouviez ouvrir le Grand Paris, faire appel à des experts mondiaux et en faire un exercice d'apprentissage collaboratif, vous pourriez l'appeler une université invisible pour la durabilité.

Albert Bressand

Une grande partie de ce qui se passe dans le Grand Paris peut être comprise par l'analyse des forces extérieures. J'espère que les universités peuvent aider à ouvrir la discussion sur ce sujet.

Elizabeth Deakin

Le gouvernement fédéral fournit une aide financière et fixe les règles sur la façon dont l'argent est dépensé. Peut-être 25 % du budget des transports provient du gouvernement fédéral. La Californie a, parfois, tout simplement refusé la participation fédérale et introduit des taxes locales. Toutefois, d'importants écarts subsistent entre les États où de nombreuses personnes vivent sur les routes de l'État, par exemple.

Jean-Pierre Orfeuil

En France, il y a une distinction importante entre les « ressources » et les obligations « morales ». Y a-t-il des obligations de résultats aux États-Unis ?

Elizabeth Deakin

En ce qui concerne les résultats, l'analyse des normes CAFE n'était pas claire. La Californie tente de contrôler l'apport, la production et les résultats, ainsi que les résultats scientifiques (la mesure des changements de température et la fonte des neiges). Toutefois, elle doit améliorer l'étude, le comportement des voyageurs, le fret et la réglementation portuaire.

Conclusion

Benoît Lefèvre

Je crois qu'il est important de retenir quatre points. Nous avons eu un excellent aperçu des acteurs qui font la loi, le rôle des entreprises et le système juridique, et comment ils bénéficient de leur intervention – pas nécessairement au détriment du bien public. Nous avons vu comment les procédures et interventions encouragent le développement de nouveaux marchés, en particulier les Cleantechs, et vérifié que les politiques flexibles sont conciliables avec l'innovation technique.

Deuxièmement, il existe des différences fondamentales dans les systèmes de valeurs de l'Europe et des États-Unis, qui déterminent le cadre institutionnel et la façon dont les acteurs publics et privés se comportent. La capacité de l'État de Californie à tisser un réseau et à emprunter à d'autres pays et écoles de pensée est capitale.

La troisième est l'importance de l'échelle et de la cohérence. Seize normes différentes relatives aux carburants sont en vigueur en Californie, mais cela pose des problèmes relatifs au changement climatique et ajoute aux difficultés du débat post-Kyoto. Depuis Copenhague, certains affirment que le multilatéralisme est mort. La cohérence est nécessaire, la question est de savoir comment l'obtenir.

Enfin, dans le cas de General Motors, la crise financière encourage l'apport de solutions à la crise environnementale. La manière la plus économique de réduire les commissions est de réduire la consommation d'énergie. Comme nous l'avons entendu, toutes les lois abordées aujourd'hui sont des moteurs clés pour mener à bien l'ensemble de ces actions.