

Comment la présidence Trump pourrait avoir un impact sur l'urbanisme

Une analyse des changements potentiels dans les politiques fédérales en matière de logement, de transport et de climat.

Lecture De 21 Minutes

19 janvier 2025, 5h00 PST

Par [Planetizen](#)



Bill Chizek / [Adobe Stock](#)

Le président élu Donald Trump a promis de grands changements dans l'ensemble du gouvernement fédéral au cours de son deuxième mandat. Ses priorités, ses représentants de l'administration nommés et un Sénat et une Chambre des représentants dirigés par les républicains pourraient signifier d'énormes changements pour les questions de politique et de financement qui comptent le plus pour les planificateurs et les communautés qu'ils servent. Pour vous donner les plans du terrain dans cette nouvelle administration, nous allons décomposer les choses connues et inconnues dans trois catégories vitales pour les planificateurs : le logement, les transports et le climat.

Voici comment Trump a l'impact sur l'urbanisme



Offre de logements et prix abordable

Bien qu'un nombre important d'électeurs disent que le logement était l'un de leurs principaux problèmes en se dirigeant vers l'isoloir, l'offre de logements - en particulier les logements abordables pour les ménages à revenu moyen et faible - continuera probablement d'être un problème majeur à l'échelle nationale sous l'administration Trump. Trump a fait flotter les quatre propositions politiques ci-dessous pour lutter contre les coûts du logement et la rareté, mais il est peu probable qu'elles déplacent l'aiguille de manière significative au cours des quatre prochaines années ; en effet, certains économistes disent qu'ils pourraient en fait exacerber le problème.

1. L'ouverture des terres fédérales à la construction afin d'augmenter l'offre de logements est une solution lancée à la fois par Trump et Kamala Harris dans le cadre de la campagne. En juillet, Biden a appelé les [agences fédérales](#) "à évaluer les terrains fédéraux excédentaires qui peuvent être réutilisés pour construire [des logements plus abordables](#) à travers le pays". Mais les terres fédérales excédentaires ne sont généralement pas situées dans les grandes zones urbaines où de nouveaux logements sont nécessaires, il n'est donc pas clair si cela aurait un impact. En outre, la construction de logements sur des sites auparavant non aménagés signifie le coût supplémentaire de nouvelles infrastructures telles que les routes, les conduites d'eau et les lignes électriques.
2. Sur la piste de la campagne, Trump a promis de faire baisser les taux d'intérêt et, à son tour, les prix des hypothèques. Au cours de son premier mandat, il a fait pression sans succès sur la Réserve fédérale pour qu'elle réduise les taux d'intérêt. Dans un deuxième mandat, il pourrait être contraint par les mêmes facteurs : la Fed est une entité indépendante et n'est pas soumise aux offres du président, bien que certains s'attendent à ce que l'actuel président de la Fed, Powell, puisse être remplacé (et tout nouveau président serait soumis à la confirmation du Sénat) ; les tarifs douaniers proposés par Trump et l'expulsion des immigrants sans papiers augmenteraient probablement l'inflation en rendant les matières premières et la main-d'œuvre plus chères - incitant très probablement la Fed à augmenter les taux d'intérêt.
3. Le président élu Trump et le vice-président élu Vance ont lancé leur proposition d'expulsion massive d'immigrants sans papiers comme solution pour libérer l'offre de logements et faire baisser les prix du logement. Mis à part la question des droits de l'homme en éloignant les gens de leurs familles et de leurs communautés, l'expulsion de masse est garantie de perturber le marché du travail de la construction, dont 30 % sont composés d'immigrants, selon le [Forum national de l'immigration](#), qui affirme également que l'industrie devait ajouter un demi-million de nouveaux travailleurs rien qu'en 2024 pour répondre à la nouvelle demande. Compte tenu du potentiel d'expulsions de masse en 2025 et des retards associés dans le re-affaissement, ou d'une incapacité prolongée à trouver une main-d'œuvre rentable en raison d'un manque de travailleurs immigrants,

nous pouvons probablement nous attendre à voir le coût de la construction augmenter considérablement au cours du mandat de Trump, se traduisant par moins de nouvelles maisons et des coûts plus élevés pour les propriétaires potentiels. Cependant, l'argument sur lequel le plan d'expulsion de Trump est en partie construit est qu'en menant ses expulsions de masse proposées, le coût du logement deviendra globalement moins cher. C'est parce que les logements ne sont pas comme les emplois. Si vous expulsez quelqu'un qui travaille chez Target, vous libérez cet emploi, mais vous retirez un consommateur entier du marché, ce qui nuit à l'économie dans son ensemble et réduit le nombre d'emplois disponibles grâce à la réduction économique. Mais contrairement à leurs emplois, le logement de la personne déportée reste, même si l'économie s'effondre dans le processus - un petit prix de consolation pour les Américains à la recherche d'un soulagement des coûts élevés du logement.

4. Une politique qui pourrait avoir un impact positif sur le nombre et la fréquence de la construction de nouvelles maisons est le soutien de Trump à la déréglementation. Il y a beaucoup de bureaucratie autour de la construction de maisons, ce qui prolonge souvent les délais de construction et donc le coût global de la construction. Alors que les gouvernements des États et locaux contrôlent la majorité des réglementations concernant la construction de logements, le gouvernement fédéral a le contrôle sur certaines, y compris les exigences d'efficacité énergétique, les règlements de [la loi sur l'eau propre](#) et les codes de construction pour les maisons des emprunteurs de la FHA, qui pourraient tous être assouplis ou rationalisés.

Ce sont les effets connus - ou du moins les effets les plus logiques et facilement prévisibles des politiques fondamentales de Trump en matière de logement en Amérique. Cependant, il reste les inconnus. Si le projet 2025 devait être mis en œuvre, une deuxième administration Trump est susceptible d'être beaucoup plus efficace pour atteindre ses objectifs que la première.

Il y a eu beaucoup de débats sur le soutien réel de Trump aux politiques décrites dans le projet 2025. Cependant, compte tenu de la dernière séle de choix pour l'administration de Trump, le projet 2025 semble beaucoup plus proche du véritable programme du président que ses tentatives de s'en éloigner ne le suggéreraient autrement. Plus particulièrement, l'examen public du président élu de l'ancien de l'administration Trump et de l'architecte du projet 2025, Russ Vought, pour le Bureau du budget de la Maison-Blanche sert d'indicateur que les affirmations de Trump "n'ont aucune idée de qui est derrière" ne tiennent pas bonne.

Le projet 2025 de tout cela

Nous vous recommandons de regarder notre [vidéo complète](#) sur le projet 2025 et son impact potentiel sur le logement, mais voici quelques-unes de ses politiques clés qui pourraient être mises en œuvre dans un avenir proche de l'Amérique :

1. Révision du ministère du Logement et du Développement urbain (ou HUD). Remplacer le « plus haut niveau des fonctionnaires fédéraux du logement » par des personnes nommées politiquement alignées qui sont motivées à démanteler les politiques progressistes et axées sur l'équité.
2. Exclure les non-citoyens des logements subventionnés par le gouvernement fédéral. Les immigrants documentés et non documentés, ainsi que leurs enfants nés aux États-Unis, pourraient être exclus de ce qui sert souvent de bouée de sauvetage essentielle pour les familles en difficulté.
3. Abrogation de la réglementation sur le logement équitable. Cette décision démantelerait les protections qui assurent un accès équitable aux logements financés ou subventionnés par le gouvernement fédéral pour les femmes, les minorités raciales et ethniques, les personnes LGBTQ+, les personnes handicapées, les anciens combattants et d'autres groupes protégés.
4. Éducation de délais et d'exigences de travail pour [le logement social](#) et "réduction du biais anti-mariage implicite dans les programmes d'aide au logement" - en d'autres termes, favoriser ceux qui sont dans des mariages hétérosexuels traditionnels, ci-genes et hétérosexuels par rapport aux autres dans le processus de sélection du logement public.

5. Éliminer le New Housing Supply Fund, qui fournit des ressources aux institutions financières de développement communautaire (CDFI) et aux organisations de logement abordable à but non lucratif pour augmenter l'offre de logements abordables et élargir les options de logement pour les locataires et les propriétaires.
6. Vendre le stock de logements publics existant. Cela pourrait conduire à une réduction significative de la disponibilité de logements abordables, en particulier dans les zones urbaines où la terre est à prix élevé, amplifiant les effets les plus douloureux des politiques décrites précédemment.

Transports

En ce qui concerne les transports, les priorités fédérales changeront de manière assez significative sous une deuxième administration Trump. Où Biden et les États-Unis Le ministère des Transports a donné la priorité au rail interurbain, en réduisant les décès dans la circulation, les véhicules à faibles et sans émissions et à un transport équitable, Trump a favorisé les modes de transport personnel, les investissements routiers et les voitures et camions à essence.

La bonne nouvelle pour les planificateurs est que la plupart des projets de transport sont planifiés au niveau de l'État et local, et le jour du scrutin 2024, les électeurs se sont présentés en faveur du financement du transport. [Dix-huit des 25](#) mesures de financement liées aux transports à travers le pays ont été adoptées. Dans l'ensemble, les électeurs ont approuvé plus de 50 milliards de dollars de nouveaux revenus pour les infrastructures de transport, dont environ la moitié ira aux transports en commun, y compris la création de deux grands systèmes de transport rapide en bus : l'un à Nashville, Tennessee et l'autre à Columbus, Ohio. En outre, Metro Phoenix vient d'approuver une toute nouvelle autoroute financée par une taxe de vente d'un demi-cent, une grande victoire pour les défenseurs du transport en commun dans une région qui est allée à Trump et un phénomène étonnamment commun lors de cette élection la plus récente.

Cela dit, de nombreux projets de transport locaux dépendent du financement fédéral pour compléter leurs programmes de financement. Les subventions fédérales sont accordées à la discrétion de l'USDOT, sous réserve des priorités de l'administration présidentielle actuelle. Si nous prenons nos indices sur les types de subventions accordées aux projets locaux lors de la dernière fois que Trump était en fonction, une analyse de l'Urban Institute estime qu'au cours des quatre prochaines années, les priorités de financement de l'USDOT dans le cadre du second mandat de Trump reviendront probablement aux projets routiers dans les communautés rurales à majorité blanche et loin des projets qui promeuvent des modes de transport plus propres et plus équitables dans les communautés historiquement sous-investies, qui avaient été un objectif clé de l'administration Biden.

En zoomant au niveau national, à quel point les planificateurs devraient-ils être préoccupés ? Pas autant que vous pourriez [le penser](#), [selon Beth Osborne](#) de Transportation for America. Elle a récemment déclaré à Bloomberg : « Le monde va devenir très sombre, mais le transport n'en subira pas le poids. » Elle ne pense pas que l'administration Trump sera en mesure de faire beaucoup de progrès dans l'éviscérer les modes de transit non automatique et en faisant une forte pression pour l'expansion des autoroutes, en grande partie parce que "le financement des transports aux États-Unis est relativement fixe [en raison de la loi bipartite sur les infrastructures de 2021 et des règles du Fonds fiduciaire des autoroutes], ce qui le rend moins soumis à des crédits annuels ou au chiffre d'affaires politique". En d'autres termes, l'administration Trump peut s'opposer au transit, à la marche et au vélo dans le forum public, mais ne sera probablement pas en mesure de faire autant qu'elle le voudrait en termes de politiques concrètes pour annuler les investissements des dernières années.

Rail

Une autre question dans l'esprit de beaucoup de planificateurs des transports est de savoir comment la nouvelle administration Trump aura un impact sur [le train à grande vitesse](#), en particulier sur les services longue distance en dehors du corridor nord-est. En vertu de l'administration Biden et de l'Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA), les projets de chemin de fer de passagers ont pris de l'ampleur à l'échelle nationale, y compris le projet

Brightline West pour relier Las Vegas et la Californie du Sud, qui a reçu une subvention de 3 milliards de dollars de la Federal Railroad Administration, et un nouveau service Amtrak entre les villes jumelles et Chicago. Juste une semaine avant l'élection, la FRA a annoncé un autre [paquet de subventions de 2,4 milliards de dollars](#) dans le cadre de son programme consolidé d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et de la sécurité (CRISI) qui financerait 122 projets dans plus de 40 États, dont 12 en Californie.

Le nouveau président a l'habitude de réduire le financement fédéral du chemin de fer. En 2017, lors de sa première administration, il a réduit le budget de l'USDOT de 13 %, éliminant ainsi le financement des liaisons longue distance d'Amtrak. En 2019, l'administration Trump a tenté de rétracter une subvention fédérale de 929 millions de dollars précédemment accordée pour le train à grande vitesse de Californie et a menacé d'annuler 2,5 milliards de dollars supplémentaires de fonds fédéraux accordés à la California High-Speed Rail Authority. Entre cela, son désir de réduire les dépenses fédérales dans l'ensemble et l'examen continu d'Amtrak par les membres républicains du Congrès, [les experts disent que les craintes](#) que le financement du train à grande vitesse soit en danger sont bien fondées. [Les projets ferroviaires](#) déjà en cours, comme le remplacement du tunnel B&P à Baltimore, peuvent éviter les coupures en raison de leur distance, mais des projets tels que le projet ferroviaire à grande vitesse de Californie qui en sont encore à ses débuts pourraient être menacés.

En plus de l'incertitude concernant les coupes budgétaires, certains s'inquiètent des retards dans les opérations d'Amtrak et de la FRA (Federal Railroad Administration) pendant la transition présidentielle. Selon Beth Osborne de Transportation for America, lors de sa dernière administration, [Trump n'a pas](#) du tout [doté la FRA](#). Pas de personnel signifie qu'aucune décision n'est prise et qu'aucune subvention n'est accordée ou déboursée. Si Trump reprend cette approche cette fois-ci, les retards repousseront les délais du projet ferroviaire et augmenteront potentiellement les coûts du projet, en particulier lorsqu'ils sont associés à des droits de douane sur les matières étrangères que l'administration Trump pourrait imposer.

Une approche pour les projets ferroviaires à risque pourrait être d'attendre la nouvelle administration et d'espérer des résultats plus favorables aux élections présidentielles en 2028. Une autre option, comme certains le demandent en Californie, est de réduire les projets afin qu'ils soient moins dépendants du financement fédéral.

Loi sur l'investissement dans les infrastructures et l'emploi

Mais qu'en est-il des intentions déclarées de Trump d'abroger la loi bipartite sur les infrastructures, qu'il a qualifiée de "dépenses excessives" ? Adoptée en 2021, la loi, également connue sous le nom d'IJA, est le projet de loi sur les infrastructures le plus important et le plus complet de l'histoire, autorisant 1,2 billion de dollars pour les dépenses de transport et d'infrastructure. Au 15 novembre, trois ans après le de la loi de cinq ans, seuls 47 % des fonds de l'IJA ont été annoncés, ce qui a conduit à des spéculations sur la question de savoir si Trump peut d'une manière ou d'une autre empêcher la distribution du reste des fonds.

Il est prudent de supposer que l'administration Trump procédera à un examen complet de l'IJA et tentera d'annuler des parties du projet de loi qu'il juge excessif. Heureusement, les experts disent que, tout comme la loi sur la réduction de l'inflation, il est peu probable qu'il soit en mesure de définancer complètement les initiatives stajllées dans la loi, y compris des programmes tels que les subventions Reconnecting Communities (qui sont destinées à aider les villes à résoudre les problèmes liés aux projets d'infrastructure passés comme les autoroutes urbaines) et le programme Safe Streets and Roads for All (qui finance la planification et la mise en œuvre d'améliorations de la sécurité routière). Ces programmes, ainsi que l'essentiel de l'IJA, devraient être sûrs jusqu'en 2026, date à laquelle ils devraient se coucher. À ce stade, il reste à voir si un Congrès contrôlé par les républicains les renouvellera ou non. En attendant, à moins d'une abrogation par le Congrès, l'administration Trump et la nouvelle direction de l'USDOT seront limitées dans les mesures qu'elles peuvent prendre pour arrêter l'exécution de la loi.

La solvabilité du fonds fiduciaire de l'autoroute et la taxe sur le gaz

Parallèlement à une multitude d'autres règlements, politiques et projets, le [Fonds fiduciaire](#) de l'autoroute sera réautorisé avant les élections de mi-mandat en 2026. Les questions de la journée seront de savoir comment le maintenir solvable et à quel niveau il sera financé. Le HTF est la plus grande source de financement fédéral pour le transport de surface, et il devrait devenir complètement insolvable d'ici 2028. Son financement provient principalement des taxes fédérales sur le gaz, mais parce que celles-ci n'ont pas été levées depuis les années 1990, le Fonds fiduciaire fonctionne avec un déficit depuis des années, incapable de faire face à la hausse des coûts de construction et d'entretien des infrastructures de transport de surface comme les routes et les ponts.

Pour compliquer encore la question, la réautorisation du HTF coïncidera avec la réautorisation de l'IJA, qui a également fourni des investissements supplémentaires importants dans le financement des transports de surface. Quelle approche l'administration Trump et un Congrès contrôlé par les républicains vont-ils adopter ? Ce n'est pas clair à ce stade, mais ce sera certainement quelque chose à surveiller.

Une fois de plus, nous nous concentrons sur la possibilité que les durs de l'administration Trump se fraient à travers les actions décrites dans le projet 2025. En ce qui concerne le transport, le projet 2025 recommande :

1. Abolition de toutes les subventions discrétionnaires de l'USDOT. Cela impliquerait de transmettre toutes les subventions aux ministères des Transports au niveau de l'État sous forme de subventions globales. Ce changement diminuerait la capacité du gouvernement fédéral à encourager les projets qui s'alignent sur les objectifs environnementaux, communautaires ou axés sur l'équité et à donner aux États une large marge de manœuvre pour hiérarchiser les dépenses.
2. Supprimer les subventions fédérales pour les dépenses de transport en commun, rendant les nouveaux projets de transport en commun intenables.
3. Arrêter l'utilisation des dollars fédéraux de l'autoroute pour des projets tels que les pistes cyclables et les trottoirs, rendant chaque dollar dépensé pour les infrastructures de transport beaucoup plus susceptible de conduire à une autre voie d'autoroute plutôt qu'à des solutions accessibles à pied pour les communautés qui en ont besoin.
4. Transférer le contrôle des niveaux d'économie de carburant à l'USDOT. Ces niveaux sont dictés par la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) depuis 1975 en conjonction avec les objectifs d'émissions de l'EPA. Cependant, le projet 2025 stipule que "toute limite de l'EPA sur les émissions de dioxyde de carbone, même si elle est autorisée en vertu de la loi sur la qualité de l'air, doit soutenir et fonctionner en harmonie avec les normes du DOT et ne doit pas les passer outre ou usurper le rôle réglementaire du DOT".
5. Éliminer les politiques qu'il considère en dehors de l'autorité statutaire de la FHWA, y compris l'équité et [la Vision Zéro](#) - en portant des coups majeurs aux professionnels et aux militants des transports soucieux du climat et de l'équité.

Environnement et climat

Les réglementations environnementales fédérales font beaucoup de travail lourd. Ils préservent les paysages, protègent la qualité de notre eau et de notre air, assurent la sécurité de la faune et soutiennent la durabilité et la résilience face au changement climatique. Le président Biden a fait plus que tout autre président pour lutter contre le changement climatique, défendant la transition vers l'énergie propre, réduisant les émissions de carbone et préservant les terres publiques. Pendant ce temps, Trump a promis de revenir sur ces politiques.

Réglementation environnementale

Au cours du premier mandat de Trump, l'administration a tenté de [réduire le budget de l'EPA d'un tiers](#) et a annulé plus de 100 réglementations environnementales, y compris l'abrogation d'une partie essentielle de la [loi sur l'eau propre](#) et l'assouplissement des limites d'émissions des centrales électriques et des véhicules. Il a publié des décrets limitant la National Environmental Policy Act (NEPA), la Endangered Species Act et la Clean Water Act afin d'accélérer les permis pour les projets d'infrastructure fédéraux. Ses trois nommés à la Cour

suprême ont également renversé la doctrine de Chevron, tout en éviscérant la capacité du gouvernement fédéral à faire respecter les protections de l'environnement. Les experts en environnement s'attendent à ce qu'une EPA dirigée par Trump adopte la même approche dans un deuxième mandat.

Peu de temps après l'apport des résultats des élections, [les experts de l'UCLA Ann Carlson et Cara Horowitz](#) ont prédit que si les personnes nommées par Trump auprès d'agences comme l'EPA sont inexpérimentées au sein du gouvernement fédéral, elles pourraient ne pas se conformer aux exigences de base du droit de l'environnement, y compris la Clean Air Act, la Clean Water Act, ainsi que l'IRA. Ils prédisent qu'il incitera aux groupes environnementaux à but non lucratif et aux États comme la Californie de tenir l'administration responsable par le biais de litiges et de tribunaux.

Conformément à cette prédiction, Trump a récemment annoncé son choix pour le poste de secrétaire de l'EPA : Lee Zeldin, un loyaliste de Trump avec une expérience limitée de la politique climatique qui est bien connu pour son hostilité envers le pouvoir réglementaire de l'EPA.

Terres publiques

Il en va de même pour les politiques concernant les terres publiques. Selon un article de Bloomberg, les groupes environnementaux se préparent à des "[liciges acondants](#)" dans les années à venir pour tenir la ligne contre les efforts d'une deuxième administration Trump pour ouvrir les terres fédérales aux combustibles fossiles et à d'autres développements. Au cours de son précédent mandat, Trump a promulgué la plus grande réduction des protections foncières fédérales de l'histoire lorsqu'il a réduit deux monuments nationaux dans l'Utah pour ouvrir les terres au développement du pétrole et du gaz, ce que Trump dit qu'il soutiendra au cours de son deuxième mandat. La plate-forme officielle 47 de la campagne Trump-Vance déclare : "Le président Trump libérera les vastes réserves d'or liquide sur les terres publiques de l'Amérique pour le développement de l'énergie" et "supprimera toute bureaucratie qui laisse les projets de pétrole et de gaz naturel bloqués".

Véhicules électriques et émissions

Trump a promis de revenir en arrière les normes d'efficacité énergétique de l'ère Biden pour les véhicules à essence et les normes d'émissions des véhicules de l'EPA - ce qu'il a fait en 2020 avec les directives de l'ère Obama et qu'il espère maintenant faire avec les normes Biden. En plus de modifier les normes d'émissions de véhicules de l'EPA, Trump a promis de "mettre fin au [mandat des véhicules électriques](#) le premier jour" de sa présidence et a lancé l'idée d'éliminer le crédit d'impôt fédéral de 7 500 \$ pour véhicules électriques. Il a également promis de mettre fin à toutes les incitations de l'administration Biden pour encourager le développement de véhicules électriques. Cependant, à la lumière de sa relation étroite avec le PDG de Tesla, Elon Musk, il reste à voir si Trump suivra ces mesures, ce qui aurait un impact direct et négatif sur les intérêts commerciaux de Musk (cependant, la domination de Tesla sur le marché pourrait la rendre bien placée pour faire face aux pertes). Pour Tesla et d'autres fabricants de véhicules électriques, le crédit fédéral de 7 500 \$ pour véhicules électriques fonctionne comme une remise gratuite sur le point de vente, qui équivaut à peu près à une réduction de 10 % sur une Tesla Model S et qui sert de motivation forte pour les consommateurs qui passent du gaz à l'électrique.

Cependant, il est possible que les plans de Trump visant à assouplir les règles pour les véhicules autonomes, comme l'a récemment rapporté [Bloomberg](#), soient le compromis politique pour ses amis technocratiques. Le sujet des véhicules autonomes est celui qui, au cours de la dernière demi-décennie, a franchi la limite d'être perpétuellement « à cinq ans ». Ainsi, les décisions de Trump concernant les AV au cours des quatre prochaines années pourraient jouer un rôle important dans la définition de l'avenir du transit en Amérique. Trump a récemment signalé son intention d'établir un nouveau cadre réglementaire fédéral pour les AV, ce qui a provoqué beaucoup de joie parmi les dirigeants de l'industrie (notamment Musk, dont l'entreprise est peut-être le bénéficiaire numéro un d'une voie d'adoption massive pour les AV).

Un cadre réglementaire fédéral pour les AV accélérerait certainement leur adoption, mais les planificateurs et les dirigeants municipaux ont exprimé un nombre croissant de préoccupations concernant l'impact de cette nouvelle technologie sur la congestion du trafic, la sécurité routière et l'utilisation des transports en commun.

Changement climatique

Compte tenu de la promesse de Trump de détrouner les normes d'efficacité énergétique, les normes d'émissions des véhicules et les incitations aux véhicules électriques, le climat ne sera manifestement pas un bénéficiaire. Sous son administration précédente, il a retiré les États-Unis de l'Accord de Paris sur le climat en 2019, affirmant que les promesses faites par les États-Unis imposaient un "fardeau économique injuste aux travailleurs, aux entreprises et aux contribuables américains". Il a annoncé son intention de se retirer à nouveau après que Biden ait rejoint l'accord en 2021, et a indiqué son objectif de stimuler la production de combustibles fossiles, ce qui aura un impact négatif sur tout progrès vers la réduction des émissions que le pays a fait sous l'administration Biden.

Pendant ce temps, les émissions mondiales de gaz à effet de serre ont atteint un niveau [élevé](#) de tous les temps [l'année dernière](#), selon les Nations Unies. L'été dernier, l'hémisphère nord a connu son été le plus chaud jamais enregistré, avec des tempêtes tropicales dévastatrices qui ont touché le Sud-Est, et près de la moitié de toutes les personnes sur Terre ont connu des températures dangereusement élevées le et vers le 22 juillet 2024 - à cette date, le jour le plus chaud de l'histoire de la Terre.

Bien que la question de savoir si le changement climatique relève ou non de la compétence professionnelle des planificateurs est un débat commun, il est indéniable que la hausse des températures mondiales a un impact majeur sur les villes et les communautés à l'échelle nationale, côtière et autre. Les planificateurs sont en première ligne en termes de préparation, d'atténuation et de récupération d'événements exacerbés par des températures plus chaudes, comme les tempêtes intensifiées, les incendies de forêt, les inondations, la chaleur extrême, la sécheresse et les crises de la qualité de l'air et de l'eau.

La transition de l'énergie propre

Une question peu susceptible d'être affectée de manière trop drastique par un deuxième mandat de Trump, croyez-le ou non, est la transition de l'Amérique vers l'énergie propre. Trump est un grand fan de combustibles fossiles, à en juger par son slogan fréquemment prononcé de "Drill baby drill" et ses critiques des éoliennes et des voitures électriques. En outre, il a promis d'annuler le financement restant de la loi de 2022 sur la réduction de l'inflation (IRA), qui contient des dépenses et des allègements fiscaux pour stimuler l'énergie propre comme l'énergie solaire et l'énergie éolienne. Mais les experts disent que si l'administration Trump pourrait être en mesure de ralentir la transition vers l'énergie propre, il est très peu probable qu'elle puisse l'arrêter complètement.

Selon Reuters, cela est dû à plusieurs raisons. Premièrement : les coûts de la majorité des technologies d'énergie propre sont en baisse rapide, ce qui les rend très compétitives. Deux : les sociétés énergétiques subissent la pression de leurs clients et investisseurs pour faire face au changement climatique, et il a été émis l'hypothèse que les compagnies pétrolières confrontées à la réalité d'une économie énergétique en transformation ont commencé à réoptimiser leurs activités pour extraire autant de profit que possible des actifs pétroliers existants, plutôt que de chercher à accroître leur part de marché en investissant dans de nouvelles infrastructures de forage pétrolier. Troisièmement : les 369 milliards de dollars de subventions accordées aux infrastructures éoliennes, solaires et de carburants propres que l'IRA sera presque impossible à abroger parce que la modification ou l'abrogation de l'IRA nécessiterait une action du Congrès. Cependant, les districts républicains ont reçu plus des trois quarts des 268 milliards de dollars d'investissements en énergie propre annoncés jusqu'à présent, selon la [Global Infrastructure Investor Association](#), ce qui rend peu probable que les législateurs veuillent éliminer ce financement. Dix-huit républicains de la Chambre l'ont signalé en août lorsqu'ils ont envoyé une [lettre](#) au président de la Chambre, Mike Johnson, lui demandant de se concentrer sur la sécurité des affaires et du marché, car il envisage les efforts pour changer ou éviscérer l'IRA.

Cela dit, il y a plusieurs façons dont Trump pourrait réduire l'IRA, y compris l'abrogation [de certaines dispositions](#) telles que les crédits d'impôt pour les véhicules propres et le carburant propre, ainsi que la modification de la façon dont certains programmes sont administrés, y compris la réaffectation des fonds dans les cadres existants pour donner la priorité aux infrastructures pétrolières et gazières, la réécriture de règlements qui ont un impact sur la rapidité avec laquelle les projets sont approuvés et l'accent mis sur les partenariats public-privé. Mais le large consensus est que, bien qu'il puisse faire face à quelques bosses sur la route, l'IRA n'est pas à risque dans l'ensemble, et la transition de l'énergie propre se poursuivra, si elle est légèrement retardée dans ses progrès, sous l'administration Trump.

Entre-temps, Biden a combattu une action de garde arrière pour pérenniser certaines des politiques et priorités de son administration contre un éventuel recul par la prochaine administration Trump. Par exemple, une semaine après l'élection, l'administration de Biden a demandé à l'Union européenne de s'assurer que les expéditions de gaz naturel liquéfié conformes aux réglementations américaines sur le méthane sont automatiquement conformes aux normes européennes en matière d'importation. Lier les normes américaines et UE du méthane signifie que toutes les futures expéditions répondront aux exigences de la règle du méthane de Biden, que Trump les inverse ou non. Son administration a également limité la quantité de forage pétrolier qui peut avoir lieu dans le [refuge faunique national de l'Arctique](#) en ouvrant la plus faible superficie qu'elle pouvait légalement offrir à louer en vertu d'une loi de l'ère Trump qui obligeait le gouvernement fédéral à y organiser deux ventes de location pour le forage de combustibles fossiles.

Cela dit, les progrès réalisés par le gouvernement fédéral vers l'atténuation du changement climatique dans son ensemble sont cruciaux menacés par les politiques de Trump. Le projet 2025 contient encore plus de recommandations rigides que l'administration du 47e président à mettre en œuvre s'il le souhaite. Berkeley Law segmente les mandats axés sur le climat du projet 2025 comme suit :

1. Réformer les réglementations et réduire les charges réglementaires. Cela implique le rétablissement des décrets exécutifs de l'ère Trump qui limitent les réglementations, telles que l'élimination de deux règlements pour chaque nouveau et la restriction des documents d'orientation de l'agence.
2. Augmenter les rôles des personnes nommées en politique par rapport au personnel de carrière. Trump peut le faire en mettant en œuvre des décrets exécutifs pour reclasser les postes gouvernementaux qui influencent la politique, en remplaçant les experts par des personnes nommées politiquement alignées et en encourageant ces personnes nommées politiquement à superviser des postes de haut niveau dans des agences comme l'EPA et les agences centrales du personnel.
3. Décentraliser, privatiser et rendre la bureaucratie plus politiquement réactive. Le projet 2025 va jusqu'à plaider en faveur du transfert des responsabilités environnementales du gouvernement, y compris l'élimination des déchets nucléaires, au secteur privé afin d'accroître l'efficacité et de réduire le fardeau des contribuables.
4. Concentrez le pouvoir de décision au niveau de l'État tout en diminuant la capacité d'un État à créer des réglementations plus strictes que le gouvernement fédéral. Cela implique spécifiquement d'annuler la renonciation de la Californie en vertu de la Clean Air Act, limitant la capacité des États à imposer des normes environnementales plus strictes que les règles fédérales.
5. Fabrication d'un EPA conservateur et conforme. En résumé, cela signifie diminuer la capacité de l'EPA à appliquer quoi que ce soit, tout en modifiant simultanément sa composition du personnel pour la rendre plus conforme aux caprices de Trump.

Un avenir nébuleux

Bien que cela nous amène à la fin de notre analyse pour l'instant, il reste des questions massives sans réponse concernant l'organe consultatif d'Elon Musk et Vivek Ramaswamy, le ministère de l'efficacité du gouvernement. Il a été récemment annoncé que cette agence non gouvernementale aura son propre sous-comité dirigé par la députée Marjorie Taylor Greene. La question de savoir si les recommandations de cette agence, qui a promis des coupes nébuleuses mais massives et radicales au gouvernement bien au-delà de tout ce dont nous

avons discuté ici (jusqu'à l'élimination complète du ministère de l'Éducation), sont réellement mises en œuvre par le Congrès sera un déterminant majeur du cours de l'administration Trump, et de l'avenir du peuple américain, de leurs villes et des personnes qui les planifient plus largement.

La plupart des décisions de planification sont prises aux niveaux local et étatique, mais la politique et le financement fédéraux peuvent avoir un impact majeur sur les projets qui se concrétisent. Si vous êtes préoccupé par l'impact d'une présidence Trump sur votre communauté, votre meilleur pari est de vous engager dans le processus de planification. Assistez à des réunions publiques, participez aux efforts d'engagement du public pour des projets locaux et faites du bénévolat auprès d'organisations pour faire progresser les priorités [d'urbanisme](#) qui comptent pour vous. Cette élection a prouvé qu'une majorité d'électeurs américains veulent des solutions au [niveau local et étatique](#), et que les planificateurs sont bien équipés pour répondre aux besoins et aux désirs d'un électorat qui se dispute avec un désir de changement. Au cours des quatre prochaines années, le rôle des planificateurs dans leurs communautés et dans notre société dans son ensemble ne fera que devenir plus crucial.

[ÉNERGIE](#)[ENVIRONNEMENT](#)[GOUVERNEMENT / POLITIQUE](#)[LOGEMENT](#)[UTILISATION DES TERRES](#)[EN VOIR PLUS](#)