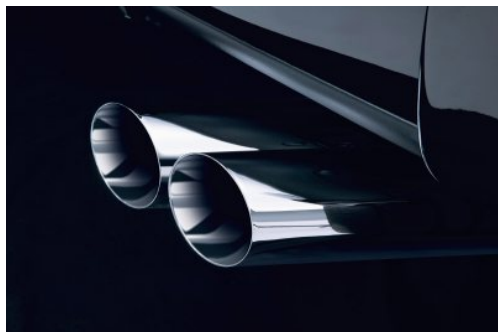


[Trump: Victoire pour le conglomérat Pétrole-Automobile](#)



Après la carte blanche offerte à l'industrie pétrolière par le Président Trump, l'industrie automobile n'aura pas attendu très longtemps pour réclamer sa part du gâteau.

Ainsi, 18 fabricants dont General Motors, Ford, Fiat, Chrysler, Toyota, Volkswagen, Honda, Hyundai, Nissan ont officiellement demandé l'assouplissement des réglementations légales sur les émissions polluantes et de gaz à effets de serre des véhicules produits aux USA. La tâche sera d'autant plus aisée que le nouveau directeur de l'Agence de protection de l'environnement (EPA), Scott Pruitt, est un climato-sceptique de haut vol.

En janvier, le Président Trump avait rencontré les CEO des 3 grands géants GM, Ford, Fiat-Chrysler. Promesse avait été faite d'alléger "*les réglementations environnementales inutiles et hors de contrôle*" afin d'aider à l'implantation d'usines et la création d'emplois aux Etats-Unis.

Dans son soutien inconditionnel au pétrole, le président Trump considère la voiture comme l'outil idéal pour consommer immédiatement et localement l'or noir.

Terminer l'ère Obama

Pourtant en 2011, la réglementation avait été acceptée par tous les constructeurs automobiles. Le gouvernement Obama proposait de réduire la consommation moyenne des voitures de tourisme, (hors pick-up et SUV) à 4.6 lt/100 km (10,5 kg CO2 au 100/km) d'ici à 2025 au lieu

des 5,7 litres de l'époque.

En comparaison, l'objectif moyen 2020 pour l'Europe est de 4,1 lt/100 km (9,5 kg CO2 /100 km)

Pour ce faire, les constructeurs devaient réduire la taille des moteurs sur vitaminés américains, améliorer leur efficacité énergétique et éventuellement supprimer les logiciels cachés qui permettent de contourner les tests de pollution.

Le forcing de l'Industrie

Dans l'accord de 2011, l'EPA avait prévu une réévaluation de la réglementation d'ici à avril 2018 pour les modèles 2022-2025.

Aujourd'hui, les constructeurs demandent d'ouvrir cette étude « *sans préjuger du résultat final* » tout en soulignant « *l'engagement du président Trump pour renforcer l'Economie des Etats-Unis et l'emploi dans le secteur automobile* ».

En se référant au manuel de base de la communication qui privilégie l'utilisation de chiffres élevés ainsi que la menace sur l'emploi pour influencer l'opinion, les constructeurs ont entonné en cœur le refrain « *que ces règles menacent la production future mettant en péril des centaines de milliers et peut-être jusqu'à 1 million de postes* ». Dix millions auraient été encore plus imposant, mais ce chiffre aurait été immédiatement classé dans la case « fake news ».

On comprend mieux la retenue relative du lobby automobile. Un million: c'est classe et ça fait juste assez peur.

Consommer le pétrole américain

A l'époque, l'administration Obama avait estimé les économies pour les consommateurs à un peu plus de 100 milliards \$ par an. Du côté de l'industrie les coûts devraient se monter à 15 milliards par année sur 13 ans (200 milliards \$ au total) soit en moyenne 100\$ par voiture.

Aujourd'hui, la motivation des constructeurs est soutenue par la préférence des consommateurs américains qui orientent leurs achats principalement sur des SUV et des pick-up très gourmands ou des voitures puissantes. Ce comportement est amplifié par la forte baisse de l'essence qui est passé depuis 2008 de 1\$ à 50 ct \$ le litre.

Chaque jour, les USA consomment plus de 19,5 millions de barils de pétrole, 20 % de la production mondiale et ne produisent que 9 millions b/j. (10,7 millions b/j au plus haut).

Victoire pour le conglomérat Pétrole-Automobile

L'abandon des règles de l'EPA va également permettre à l'administration Trump d'éradiquer les règles encore plus strictes édictées par l'Etat de la Californie. La nouvelle loi fédérale ayant la primauté, tous les autres Etats tentés de suivre la Californie devront se cantonner à cette nouvelle décision.

Pour l'administration Trump, cette stratégie s'incorpore parfaitement avec l'aide apportée aux majors pétrolières et d'offrir un débouché à cet or noir en le canalisant directement vers les automobilistes. De facto, l'automobiliste US va financer une partie des infrastructures pétrolières du pays et les emplois associés.

De son côté, le monde de la finance pourra se réjouir des généreux dividendes habituellement versés par ces deux industries.

Ce système, bien huilé, pourra fonctionner pour autant que les prix du baril, au niveau mondial, restent dans une fourchette qui permette à Joe American de remplir son réservoir.

Et pour le climat ? who cares ?

{rokcomments}