

Source : [http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/11/09/nouvelles-normes-d-emissions-de-co2-bruxelles-cede-au-lobby-automobile\\_5212283\\_3244.html?xtor=RSS-3208](http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/11/09/nouvelles-normes-d-emissions-de-co2-bruxelles-cede-au-lobby-automobile_5212283_3244.html?xtor=RSS-3208)

Téléchargement 11 11 2017

## Nouvelles normes d'émissions de CO2 : Bruxelles cède au lobby automobile

La Commission fixe comme objectif de réduire de 30 % les rejets des véhicules d'ici à 2030, un taux jugé très insuffisant par les défenseurs de l'environnement

LE MONDE | • Mis à jour le 08 11 2017 Par [Stéphane Mandard](#) et [Cécile Ducourtieux](#) (Bruxelles, bureau européen)



« Un cadeau au lobby automobile. » Le commentaire revient en boucle après la publication par la Commission européenne, mercredi 8 novembre, de propositions législatives pour abaisser les émissions de dioxyde de carbone (CO2) des voitures et petits utilitaires.

Bruxelles propose de réduire de 30 % d'ici à 2030 (par rapport au niveau de 2021) la moyenne de CO2 émis par les véhicules avec un objectif intermédiaire de – 15 % en 2025. Cette cible de réduction serait calculée pour chaque constructeur, sur la base de son parc de voitures nouvellement immatriculées.

Les ONG et les Verts européens tablaient sur une baisse d'au moins 40 % à 45 % en 2030. Mais le lobby automobile a su faire entendre sa voix, lui qui possède encore de très solides relais à Bruxelles et dans quelques grandes capitales (à commencer par Berlin), malgré le scandale du « dieselgate » (ayant révélé au grand jour la fraude aux émissions d'oxydes d'azote).

## Vif débat

La Commission européenne n'a pas retenu l'idée de quotas obligatoires de véhicules à émissions nulles ou faibles. Elle a aussi abandonné celle d'imposer de vraies sanctions contre les constructeurs. Ils seront certes toujours pénalisés, comme le prévoit le règlement en vigueur, s'ils ne respectent pas, à partir de 2019, un plafond d'émission de CO2 fixé à 95 grammes par kilomètre et par véhicule. Mais ils pourront, s'ils fabriquent des voitures « propres » (électriques ou hybrides) en quantités suffisantes (15 % de leur parc en 2025, 30 % en 2030), bénéficier de bonus (de crédits carbone) leur permettant d'échapper en partie aux amendes.

Un document interne à Volkswagen (VW) auquel *Le Monde* a eu accès montre d'ailleurs que le constructeur allemand à l'origine du « dieselgate » est en capacité de produire 22 % de véhicules à zéro émission dès 2025.

Le sujet, très sensible, a mobilisé jusqu'au plus haut niveau. Le ministre allemand des affaires étrangères, le social-démocrate Sigmar Gabriel,...