



EMISSIONS DES CAMIONS



Extraction BDO

FL 45 – 2020 02 23

<https://pro.auto-moto.com/mobilite/emissions-camions-poids-lourds-trichent-210.html>

PUBLIÉ LE 16 AOÛT 2016, MIS À JOUR LE 8 MARS 2019 PAR JEAN-LUC MOREAU



Le scandale des émissions polluantes touche aussi les poids lourds. Et selon l'enquête exclusive d'une association allemande, ce sont les exploitants qui trichent.

EMISSIONS DES CAMIONS – Depuis 1990, les constructeurs d'automobiles comme de poids lourds doivent respecter **les normes européennes**. Toujours plus restrictives, elles visent à réduire les émissions des **quatre polluants normalisés** : le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures imbrûlés (HC), les oxydes d'azote (NOx) et les particules (PM). Grâce à elles, la pollution des camions a été diminuée de 95 %, en moyenne, en moins de 25 ans. En vigueur depuis 2014, **la norme Euro 6** a, notamment, imposé une réduction de 80 % des rejets de NOx en régime stabilisé.

Pour y parvenir, les constructeurs ont dû renforcer **les systèmes de Réduction Catalytique Sélective (SCR)**, déjà présents sur les camions Euro 5. Avec un tel durcissement des normes, un poids lourd de 40 t **consomme désormais entre 1,5 et 2 litres d'AdBlue aux 100 km**. À 0,55 €/l, et en considérant que ce genre d'engin parcourt en moyenne 100 000 km/an, cela représente un budget annuel de 1 000 €, environ, rien que pour l'additif de dépollution. Faites le compte avec une flotte de 200 camions... Se passer d'AdBlue est donc très tentant.

Or, si le calculateur détecte un dysfonctionnement du système SCR, le moteur ne peut pas démarrer. Qu'à cela ne tienne, **des sociétés peu scrupuleuses ont développé des logiciels "tueurs d'AdBlue"**. Ils se présentent sous la forme d'un programme informatique et d'un petit boîtier, s'installent en quelques dizaines de minutes et invalident le programme d'urgence du pilotage moteur. Surtout, ils ne laissent quasiment aucune trace. Le risque d'être pris est donc très faible. Encore peu diffusés il y a quelques mois, ces logiciels tricheurs sont désormais aisément accessibles sur de nombreux sites Internet, qui les vendent sous la dénomination **"AdBlue Emulateur"**. Leurs prix, dérisoires, varient **de 50 à 300 €**. On en trouve sur des dizaines de pages sur eBay, certains fournisseurs sont même français !

20 % des camions circuleraient sans dépollution

Hélas pour nos poumons, comme l'écologie pèse peu face à l'économie, l'usage de ces programmes s'est généralisé, comme vient de le montrer [une enquête de l'association des entreprises de transport allemande, Camion pro](#). Selon elle, **20 % de l'ensemble des camions circulant sur les routes allemandes en seraient équipés**. "C'est un énorme dommage environnemental", commente Andreas Mossyrsch, président de Camion pro. Car un camion Euro 6, dont on a neutralisé le système SCR, émet plus de NOx qu'un camion Euro 3. En comparaison, le [scandale Volkswagen](#) fait bien pâle figure. Plus surprenant encore, les autorités fédérales allemandes se sont montrées surprises par ces révélations. On imagine aisément que ce sera la même chose en France...

Pourtant, outre la pollution, cette tricherie à grande échelle engendre des pertes financières non négligeables pour les États. Dans de nombreux pays, les **différentes taxes appliquées aux poids lourds le sont en fonction de leur norme Euro**. Il y a donc fraude fiscale et c'est sans doute ce qui devrait mettre fin à cette pratique criminelle.

C'est quoi les NOx ?

Contrairement aux autres émissions, les NOx ne sont pas un résidu de la combustion du carburant, mais une dégradation du comburant. À cause des hautes températures de combustion, les atomes d'azote et d'oxygène de l'air se mêlent pour former du dioxyde d'azote, gaz irritant pour les poumons et qui, sous l'action des rayons UV du soleil, se transforme à son tour en ozone, gaz nocif, lui aussi.

SCR : comment ça marche ?

Le principe de la réduction catalytique sélective consiste à ajouter un agent réducteur de NOx dans les gaz d'échappement. Il s'agit d'ammoniac (NH₃) qui, en présence d'oxygène (O₂), transforme les NOx en azote (N₂) et en eau (H₂O). Mais l'ammoniac pose des problèmes de sécurité. C'est donc une solution aqueuse à base d'urée, commercialisée sous le nom d'AdBlue, qui est utilisée. L'AdBlue est injectée dans le conduit d'échappement en amont du catalyseur SCR. Sous l'action de la chaleur, l'urée se décompose en dioxyde de carbone (CO₂) et en ammoniac. Celui-ci réagit à son tour avec les oxydes d'azote.

A lire également

[Piège à NOx, comment ça marche ?](#)

[La norme Euro 6 pour les nuls](#)

[Dieselgate et commission Royal : Renault lave-t-il plus blanc ?](#)

[Comment décrasser son diesel ?](#)