

LE MENSONGE DU PL PROPRE

Zoom sur ZDF du 18 janvier 2017

Toujours plus de poids lourds (PL) sur les autoroutes. Le but exprimé par les politiques et les constructeurs est qu'ils doivent devenir toujours plus efficaces et en particulier toujours plus propres. Cela fonctionne avec un additif qu'on appelle l'AdBlue qui traite les gaz d'échappement.

« Le traitement des gaz d'échappement avec l'AdBlue est actuellement la meilleure solution qui existe lorsqu'elle fonctionne. »

Son problème est que ce produit constitue un facteur de coût supplémentaire. Un simple petit matériel électronique disponible pour quelques euros permet d'aider des criminels à économiser l'AdBlue. C'est ainsi qu'on installe ce petit matériel et personne ne le remarque. Les recherches de ZDF dévoilent l'ampleur de la tromperie. Les conséquences pour l'environnement, l'économie et les contribuables sont énormes.

Si toute la flotte de camions en était équipée, ce serait notamment vis-à-vis des entreprises allemandes, un énorme avantage concurrentiel... et de la fraude fiscale !

Des milliers de PL parcourent les routes allemandes avec des systèmes de traitement des gaz d'échappement qui ont été manipulés. Est-ce le prochain grand scandale des gaz d'échappement qui nous menace ?

LE MENSONGE DU POIDS-LOURD PROPRE GAZ D'ÉCHAPPEMENT- FRAUDEURS ET LEUR MAGOUILLES

Le conducteur Ricardo Fels fait le plein de son PL. Il consomme environ 30 litres de gazole aux 100 km. De l'autre côté, il y a un second réservoir avec un bouchon bleu pour l'AdBlue. L'AdBlue est la marque d'un liquide composée d'urée et d'eau.

Son coût est de l'ordre de 50 centimes d'euros le litre et la consommation moyenne est de l'ordre de 5 litres aux 100 km. L'AdBlue permet d'éliminer les émissions nocives de d'oxyde d'azote (NoX).

- ZDF : « Combien de fois avez-vous été contrôlé

et combien de fois a été contrôlé votre système pour les gaz d'échappement ? ».

- Ricardo Fels : « Mon système de gaz d'échappement n'a pas encore été contrôlé du tout. Pour donner une idée, je dirais que je conduis depuis une dizaine d'années et je n'ai été contrôlé que 4 ou 5 fois.... ça y est, j'ai fait le plein : 26 litres »

Notre soupçon : sur nos autoroutes circulent des PL dont les installations de traitement des gaz d'échappement ont été manipulées. Ils ne font pas le plein d'AdBlue, nous dit Ricardo Fels, et polluent ainsi l'air.

L'AdBlue n'est pas injectée dans les moteurs mais dans les installations de traitement des gaz d'échappement. C'est seulement ainsi qu'il est possible de respecter les normes européennes les plus strictes, Euro 5 et Euro 6. Si l'on économise l'AdBlue, on ne respecte alors que la très vieille norme Euro 1.

Il n'existe pas de contrôles aléatoires des gaz d'échappement sur les routes allemandes, bien qu'ils représentent un élément important du péage pour l'usage de l'infrastructure.

Bucarest : ici commence notre recherche

Andreas Mossyrsh, Président d'une association de transporteurs, veut avec notre enquête, savoir si et comment les poids-lourds sont manipulés. Nous recherchons des annonces dans les journaux de Bucarest. Nous prétendons rechercher des personnes.

Les postulants se déclarent prêts à participer aux habituelles falsifications : dépassement des heures de travail, falsifications comptables... Tout ceci sans problème.

Un technicien vient avec cette proposition :

- « Je peux vous monter un commutateur AdBlue et ainsi vous pourrez économiser 2000 euros par véhicule et par an ».

L'homme nous donne une adresse internet.

Ici, la technique est expliquée et on trouve le numéro de téléphone d'un revendeur à Bucarest.

- Andreas Mossyrsh : « Cela signifie, si je comprends bien, qu'il est clairement écrit ici que les valeurs transmises à l'ordinateur de bord ne correspondront pas aux valeurs réelles. »

Réponse du vendeur, en lien avec l'image où il y a une croix sur le réservoir d'AdBlue « Ici cela signifie en réalité que le réservoir a été contourné et que l'on donne des résultats erronés ».

Ces commutateurs ont été initialement conçus pour l'exportation de façon à ce que les PL puissent aussi rouler sans AdBlue. C'est important pour les ventes en Afrique ou en Asie centrale, car là-bas l'AdBlue n'est pas disponible.

Nous achetons un de ces appareils par internet et nous nous mettons d'accord pour en prendre livraison personnellement sur place. Nous partons vers la banlieue et nous rencontrons le vendeur dans une arrière-cour.

Son commutateur vient de Hong-Kong et il dit que sa vente n'est pas illégale. L'appareil peut aussi être utilisé pour tester les moteurs.

- « Combien ça coûte ? »

- Vendeur : « Celui-ci convient pour la majorité des PL. Vous pouvez l'obtenir pour 79 euros »

- « OK et qu'est-ce que l'on fait si cela ne fonctionne pas ? ».

- Vendeur : « Vous avez une garantie de 6 mois. »

Nous partons alors à la recherche d'un atelier qui puisse nous montrer comment l'installer. Nous nous faisons passer pour les propriétaires d'une firme allemande avec nos propres PL, que nous voulons faire équiper. Autant le vendeur paraissait méfiant, autant le mécanicien est ouvert. Cet homme nous dit qu'il pourrait nous faire une démonstration de ce commutateur, mais il ne dispose actuellement pas de PL correspondant. Il téléphone à plusieurs adresses aux alentours et nous préconise un atelier dans une petite ville au nord de Bucarest.

Le propriétaire de cette entreprise de transport nous raconte qu'il dispose pour son propre compte de 30 PL. Sur l'un d'eux un commutateur doit être échangé. Nous lui expliquons que nous voulons savoir comment faire la transformation et nous filmons avec le smartphone.

- « D'abord je programme le commutateur selon

le modèle de PL. Dans notre cas c'est un modèle allemand de chez MAN ».

- « Ce sont les sécurités pour l'AdBlue ? ».

- « Tout à fait, ce sont les sécurités pour l'AdBlue qui ont été retirées ».

- « Maintenant regardez, c'est le voyant de l'AdBlue qui clignote. Cela signifie que l'installation d'AdBlue ne fonctionne pas ».

Le PL pourrait maintenant encore rouler parce que l'AdBlue n'est utilisée que dans les installations de traitement des gaz d'échappement et non pas dans le moteur. Or, quand l'électronique constate que l'AdBlue n'est pas alimentée, les performances devraient être automatiquement bridées, c'est ce que prescrit la loi.

Le commutateur empêche ce bridage, ça fonctionne à 100% selon le conducteur.

- « Combien de kilomètres je roule par an ? Bien, environ 100 000 km, sinon plus. En tous les cas, je n'ai jamais fait le moindre plein d'AdBlue »

Dix minutes plus tard, tous les câbles sont reliés. Le voyant témoin du réservoir d'AdBlue affiche que le réservoir d'AdBlue est à moitié plein, alors qu'il est vide. Cela est aussi réglé par le commutateur. Après avoir allumé le moteur, le témoin d'alerte est aussi mis hors service. Rien ne laisse à penser que le PL circule avec une installation de traitement des gaz d'échappement hors service.

- « C'est tout ? ».

- « C'est tout. Le camion peut maintenant partir. »

Nous faisons des recherches dans différents ateliers. Les établissements officiels nous laissent tomber alors que tous les ateliers libres nous font des offres.

- Andreas Mossyrsh, de Camion Pro : « Il est manifeste que les notices d'emploi précisent exactement les connexions qui doivent être réalisées et ça n'a pas l'air d'être compliqué ; quand on voit les milieux dans lesquels ces technologies des fabricants de PL européens sont aussi simplement contournées, on peut être particulièrement effrayé ! »

Nous interrogeons l'homme pour savoir s'il pourrait nous faire une offre pour notre PL. Pas de problème, dit-il.

- « J'ai au total 30 PL, ils sont tous modifiés. Beaucoup font ainsi. On économise ainsi jusqu'à 2000 euros par an. »

Le gain annuel net pour l'emploi d'un PL est rarement supérieur à 6000 euros par an, il est donc intéressant d'économiser 2000 euros supplémentaires. 80 euros, c'est environ le prix d'un tel commutateur (New Adblue 8 en 1 CE). Il peut aussi être envoyé vers l'Allemagne depuis la Hongrie, Hong Kong, la Lettonie, l'Angleterre... Emballé, dédouané et prêt à l'emploi.

Nous voulons découvrir si des PL manipulés circulent réellement en Allemagne.

Denis Pöhler, physicien de l'environnement de l'Université d'Heidelberg, a développé un renifleur qui permet de mesurer les gaz d'échappement d'un véhicule précis pendant qu'il circule. Missionné par ZDF et par l'association Camion Pro, il a réalisé une enquête.

ZDF : « Quelqu'un pourrait-il faire actuellement en Allemagne la même étude que celle que vous faites ? »

Denis Pöhler : « En Allemagne, il n'existe aucune institution qui est spécialisée dans ce domaine. Il y a des groupes qui ont des appareils mobiles mais ce sont généralement d'imposants véhicules de mesure

ZDF : « La police dispose-t-elle de ce type d'instrument ? »

Denis Pöhler : « Non, elle n'a rien d'équivalent sur le plan technique. Les PL sont classés par catégories en fonction de leurs émissions nocives. »

Mais on ne vérifie jamais en condition de circulation routière, si les PL respectent les valeurs qui les concernent. Aucun concept n'existe aujourd'hui sur la façon de modifier cette situation.

Andreas Mossyrsh de Camion Pro : « Personne n'a exprimé de façon publique le souci de vérifier ces émissions dans la pratique. C'est un peu comme si, lorsqu'on introduit des limitations de vitesse, nous ne disposons pas de radar pour les contrôler. Jusqu'à aujourd'hui, personne n'est en situation de mesurer les émissions des PL sur la route ».

Ce qui nous intéresse ce sont les émissions nocives de NoX qui doivent être éliminées au moyen de l'AdBlue. Nous cherchons et ne vérifions

que les PL disposant d'un bouchon de réservoir d'AdBlue. Ils constituent une grosse part des véhicules.

Le renifleur mesure les différentes émissions nocives séparément. Il peut également analyser une faible émission de gaz d'échappement. Les émissions des moteurs diesel forment un échantillon type. Dans les dénommées normes européennes, les émissions sont clairement fixées. Elles déterminent quelle quantité maximale de NoX un véhicule est autorisé d'émettre en relation avec les performances du moteur diesel.

La norme Euro 1 autorise jusqu'à 8,0 g d'oxyde d'azote (NoX)/kWh. La norme aujourd'hui la plus largement répandue, l'Euro 5, n'autorise seulement encore que 2,0 g. Pour les PL neufs auxquels s'impose la norme Euro 6, la quantité à ne pas dépasser n'est plus que de 0,4 g. Nous vérifions des PL qui roulent individuellement et qui dans la mesure du possible émettent des gaz d'échappement particulièrement visibles.

- Denis Pöhler : « Derrière ce PL bulgare, nous venons de rouler dans les gaz d'échappement, les valeurs de NoX ont explosées d'un seul coup – «C'est un vieux véhicule ? »

- Denis Pöhler : Oui, de l'ordre d'un vieux véhicule, en tout cas rien de compatible avec les normes Euro 5 ou 6. »

Cependant, il s'agit bien d'un PL moderne, avec un regard du côté du conducteur, nous voyons qu'il a un réservoir d'AdBlue et porte le symbole Euro 5.

- Denis Pöhler : « Quand on le dépasse on constate que c'est clairement un véhicule Mercedes-Benz classé Euro 5, il est certain qu'il ne montre pas une émission régulière d'un véhicule de la classe Euro 5 ».

Plus de 100 véhicules ont été vérifiés par Denis Pöhler en cette journée. Ce sont uniquement des véhicules en provenance de l'Europe de l'Est qui affichent des valeurs singulièrement élevées en comparaison des mêmes véhicules avec des plaques d'immatriculation allemandes. Même des PL modernes de la norme Euro 6 avec plaques d'immatriculation indiquant une provenance de l'Europe de l'Est offrent des valeurs spectaculaires.

- « Oh, un Euro 6. »
- « C'est un Euro 6, et les émissions seraient quatre fois trop élevées ? »

Denis Pöhler : « Tout à fait, elles sont trop élevées de l'ordre d'un facteur 4 par rapport à celles que devrait respecter un PL Euro 6. Ce qui me stupéfait, c'est le nombre important de véhicules que nous rencontrons dans cette situation. Cela signifie-t-il qu'il est très connu que cette manipulation est très facile à réaliser. »

Nous aurions bien volontiers arrêté et inspecté les PL à émissions spectaculaires, mais cela n'est permis qu'aux autorités.

Nous vérifions également des PL allemands. Nous continuons de constater dans ces cas aucune valeur spectaculaire. Andreas Mörscher explique cette situation de la façon suivante : cette sorte de tromperie implique un nombre trop important de personnes sont au courant, car ce n'est pas possible de réaliser de telles manipulations sans qu'elles soient remarquées.

- Andreas Mossyrsh : « Quand un « AdBlue-Killer » est utilisé, le chauffeur s'en rend forcément compte puisqu'il ne consomme plus d'AdBlue. D'autres personnes dans l'entreprise doivent également le savoir, de l'achat à la comptabilité, ils voient qu'ils ne consomment pas d'AdBlue, alors qu'ils consomment du diesel. Cela signifie qu'il faut également un réseau à l'intérieur de l'entreprise, un important réseau de personnes au courant pour réaliser une telle fraude. »

Nous ne pouvons pas aujourd'hui prouver ces manipulations devant un tribunal, cependant les indices sont alarmants.

- Denis Pöhler : « Quand on regarde ce qui se passe au niveau des véhicules en provenance de l'Europe de l'Est - nous en avons vu 40 - il y en a 11 qui avait de façon manifeste des valeurs excessives. C'est un résultat provisoire, mais dans ces cas-là, on peut être certain qu'il y a une manipulation au niveau des gaz d'échappement. »

Au total, Denis Pöhler a mené son enquête pendant 4 jours. Le résultat : 20% des PL testés avec une immatriculation en Europe de l'Est ont des émissions spectaculaires. Selon les statistiques les PL de l'Europe de l'est circulent 8 mds de km sur les autoroutes. Si effectivement 20 % d'entre eux roulent avec des valeurs supérieures, cela signifie qu'1,6 md de kilomètres ont été parcourus par de tels PL.

Je rends visite à un spécialiste des moteurs de PL à l'institut de Technologie de Karlsruhe.

Professeur Thomas Koch a lui-même développé des moteurs de PL. Il dit qu'il n'existe pas de meilleure technologie pour traiter les gaz d'échappement que le nettoyage avec de l'AdBlue. Pour lui, les faits sont clairs. Lorsque le traitement par l'AdBlue est mis hors circuit sur un PL, nous faisons un retour en arrière au minimum vers la situation correspondant à la très vieille norme Euro 1.

- Professeur Thomas Koch : « Une non injection d'AdBlue conduit au résultat suivant, qu'un PL, par exemple un Euro 5, émet environ 5 fois plus d'oxyde d'azote. En d'autres mots, cela signifie que ce PL affiche un niveau d'émission tel qu'on le connaissait au début des années 90. »

Si 1 véhicule sur 5 parmi les véhicules est-européens 5 circule avec des installations de traitement des gaz d'échappement manipulées, il s'ensuit une forte augmentation des émissions d'oxyde d'azote, NoX en langage technique.

Professor Koch établit sur la base de nos données un supplément de l'ordre de 14000 tonnes de NoX par an en Allemagne. En comparaison, les dégâts provoqués par le scandale VW aux USA par le supplément d'émissions de NoX sont estimés de l'ordre de 7000 tonnes supplémentaires par an aux USA. Ainsi le double des dégâts américains suite au scandale VW est produit par un simple petit appareil électronique dont le prix unitaire est de 80 euros.

L'ingénieur trouve cette situation particulièrement difficile à digérer.

- Professeur Thomas Koch : « Je suis troublé en tant qu'ingénieur que nous nous trouvons dans cette situation où, alors que nous avons enfin résolu un problème vieux de plusieurs décennies, il faut donc considérer que notre objectif n'est en fait pas encore atteint. »

La foire internationale de l'Automobile à Hanovre, le show des fabricants qui estiment légitimement que leurs PL modernes peuvent rouler plus proprement que les véhicules légers traditionnels... lorsque l'installation n'est pas manipulée.

Quelques représentants de constructeurs ne souhaitent pas répondre à des interviews. La plupart des autres disent ne pas s'y connaître en matière de manipulation sur le traitement des gaz

d'échappement. En cas de tentatives de tromperie, ces représentants placent leur confiance sur le moteur électronique :

- « Roule-t-il sans AdBlue ? »

- Manfred Kuchlmayr Ventes Iveco : « Il roule déjà, il mais il ne va pas très loin, parce que dans la chambre de combustion, il y a des renifleurs qui mesurent de façon très précise les NoX et on n'a pas encore entendu parler de possibilité de rouler avec des logiciels truqués ... »

MAN est le 2^e constructeur de moteurs sur le marché allemand. Celui-ci admet toujours comme position que l'on ne peut jamais être sûr à 100%.

À la question : Peut-on affirmer en tant que constructeur de façon complète qu'un système ne peut pas être manipulé ...?

- Thomas Nickels, représentant de MAN répond en hésitant et cherchant la bonne expression : « Complètement ?...il n'y a pas d'assurance absolue dans aucun système. Manipuler... Si l'on y met de l'énergie criminelle... au final, c'est possible avec n'importe quel software »

Manifestement, de nombreux PL sont plus faciles à manipuler que ce que les constructeurs le voudraient. Un nouveau scandale des gaz d'échappement, bien qu'il ne provienne plus de la manipulation des constructeurs, mais de celle des exploitants. Le monde entier parle jusqu'à présent du scandale VW.

Peut-on parler maintenant du scandale des PL ?

- Andreas Mossyrsch : « Je pense, oui...cela vient d'un autre secteur, car les constructeurs ne sont pas directement concernés mais les manipulations proviennent maintenant des utilisateurs. »

Entre-temps, l'offre de l'entreprise de transport roumaine nous est parvenue. Il réclame 95 euros pour le montage de l'appareil par véhicule et, s'il est envisagé de rouler en Pologne, il propose, pour un supplément de 90 euros, d'installer un autre commutateur spécifique pour remettre en fonctionnement le système AdBlue, car, écrit-il, les Polonais connaissent la manipulation...

- Andreas Mossyrsch : « Apparemment, ils contrôlent autrement ou de façon plus effective... Si on a déjà des conçus des commutateurs spécifiques, qu'on appelle même des « commutateurs Pologne », alors ça donne matière à réfléchir...

Pourquoi les manipulateurs des gaz d'échappement ont-ils peur des autorités polonaises ?

Nous accompagnons une unité spéciale de la police polonaise. En plus des temps de conduite, de la sécurité routière, de la sécurité des chargements - comme le font leurs collègues allemands - ils vérifient les installations de traitement des gaz d'échappement ...et avec succès.

- Sebastian Kurys de la police polonaise : « Ce système-ci, nous l'avons trouvé lors de notre précédent contrôle. Nous avons fait des recherches sur l'installation de ces commutateurs et nous savons exactement où nous pouvons les trouver. Cette information a circulé parmi les conducteurs.

Des indices habituels sont des réservoirs d'AdBlue vides, l'absence de factures de plein et - comme nous l'avons vu en Roumanie - les indications de réservoir sur le tableau de bord.

Ce PL vient de Lettonie et le conducteur n'a aucun problème d'être filmé lors du contrôle. Son voyant de contrôle AdBlue indique exactement à moitié plein. Suspect.

- Miroslaw Zachara, policier polonais : « Tout à fait. Les indices de manipulations des installations du PL sont des indications précises de remplissage du réservoir : le quart, la moitié et le plein du réservoir. C'est déjà une relativement bonne indication que quelque chose a été opéré sur l'installation. »

Cela suffit au contrôleur pour engager maintenant des recherches sur le PL. Il sait exactement, pour ce modèle, où se situent les câbles qui concernent les installations d'AdBlue. Trouvé ! Impossible à ne pas voir, un commutateur d'AdBlue. Le conducteur joue l'homme surpris et déclare ne rien savoir.

- Miroslaw Zachara : « Qu'est-ce que c'est ici ? »

- Le conducteur : « Aucune idée. Comment devrais-je le savoir ? »

- Miroslaw Zachara : « C'est un commutateur d'AdBlue. »

- Le conducteur : « inaudible »

- Miroslaw Zachara : « Pas de discussion, c'est un commutateur d'AdBlue. »

L'appareil clignote, il fonctionne donc... et le réservoir d'AdBlue est complètement vide.

Le conducteur présente une excuse habituelle.

Le conducteur : « Ce n'est pas mon camion. Je

ne le conduis que depuis 2 jours. Je viens d'Allemagne où j'ai été contrôlé. Personne ne m'a dit quoi que ce soit. Tout était en ordre. »

Une contravention de l'ordre de 100 euros va être exigée. De plus, le commutateur doit être démonté, cela se fait très simplement à l'aide d'un couteau.

Le commutateur installé illégalement change l'électronique du PL, ce qui annule l'autorisation d'exploitation ainsi que la validité de l'assurance. Le PL repart, mais sans le commutateur, l'électronique à bord décèle qu'il n'y a plus d'injection d'AdBlue. Les performances du moteur ont été réduites de 20 %. Le PL se rend lentement vers le prochain garage.

L'homme dit qu'il aurait été contrôlé en Allemagne, mais apparemment ses gaz d'échappement n'ont pas été contrôlés.

Nous accompagnons une unité de contrôle des PL de l'administration fédérale pour le transport routier de marchandises.

- Hans-Jürgen Kaiser, chef de l'unité de contrôle BAG : « Vos papiers SVP ».

Ces hommes sont des spécialistes, en partie après avoir reçu une formation technique. La thématique AdBlue leur est désagréable pour de bonnes raisons.

- Journaliste : « Contrôlez-vous les installations AdBlue, spécifiquement par rapport aux commutateurs ? »

- Hans-Jürgen Kaiser : « Peu, mais là aussi, il y a beaucoup de manipulations, notamment sur les installations d'AdBlue »

- Journaliste : « Mais vous n'avez actuellement aucune possibilité d'intervenir, ou bien ? »

- Hans-Jürgen Kaiser : « Oui, bon, nous ne mettons actuellement pas l'accent sur ce point lors de nos contrôles. Nous concentrons nos efforts actuellement surtout sur la manipulation des outils de suivi numériques. »

Ces outils de suivi contrôlent les temps de travail et de repos et ne peuvent être ouverts ou contrôlés qu'en cas de mauvais usage manifeste, quand, comme dans ce cas, un interrupteur non autorisé a été installé. Cela différencie leur travail de celui des Polonais. Les Allemands ne peuvent contrôler les installations de traitement des gaz d'échappement qu'en cas d'un soupçon.

- Journaliste : « Avez-vous effectué un contrôle du commutateur ? »

- Andreas Spohrer, policier allemand : « Non. »

- Journaliste : « Ne pouvez-vous pas le faire ou ne le faites-vous pas ? »

- Andreas Spohrer : « Nous n'avons pas la possibilité pour le faire. »

- Journaliste : « Est-ce que votre AdBlue est OK ? »

- Conducteur : « Oui »

- Journaliste : « Pas de commutateur installé ? »

- Conducteur : « Oui... Non, non pas de commutateur installé. C'est ok, ça fonctionne. »

- Journaliste : « Vous êtes sûr ? Vous n'avez pas installé de commutateur ? »

- Conducteur : « Non »

Le journaliste, s'adressant au policier : « Mais il semble bien connaître le sujet. »

- Andreas Spohrer : « Il me semble aussi. »

- Journaliste : « Que pensez-vous à ce sujet ? »

- Andreas Spohrer : « Je pense que nous devrions faire ceci un peu autrement. Peut-être interroger les entreprises sur leurs consommations annuelles

- Journaliste : « Et si le siège social est en Roumanie ? Comment voulez-vous récupérer les infos ? »

- Andreas Spohrer : « C'est un sujet difficile... »

Aux dégâts environnementaux s'ajoute un problème supplémentaire. Les PL est-européens sont également autorisés à rouler en Allemagne. Les PL truqués roulent meilleur marché et menacent la concurrence sur le marché. Ralf Karthaus est un transporteur de Remscheid. Il gère 25 PL. Il achète l'AdBlue en gros et au meilleur prix possible, mais cela reste un facteur de coût, quoi qu'il arrive.

- Journaliste : « Supposons que vous puissiez économiser de l'ordre de 1000 euros par an par PL. Est-ce intéressant pour vous ? »

- Ralf Karthaus : « Oui, naturellement. Avec 25 PL, cela fait 25 000 euros. C'est un facteur de coût et nos marges ne sont pas si larges pour qu'on puisse se passer d'une telle économie »

- Journaliste : « Étiez-vous au courant que l'on triche avec l'AdBlue ? »

- Ralf Karthaus : « Non directement, je n'étais pas au courant. J'ai entendu parler que l'on trichait ça et là, mais je répète, je n'en connais pas les modalités ».

J'ai apporté un commutateur et je fais part de mes expériences en Roumanie.

Oliver Karthaus, le frère, dirige le garage interne de l'entreprise. Lui aussi est étonné par cette technique illégale. « Il y a même en plus un petit DVD, c'est fou, c'est le mode d'emploi »

« Oui c'est le mode d'emploi ».

- **Ralf Karthaus** : « C'est culotté ! C'est clairement de la concurrence déloyale. »

- **Oliver Karthaus** : « C'est exactement ce que j'allais dire »

- **Ralf Karthaus** : « Et comme la majorité des trajets se font à l'intérieur de l'Allemagne, c'est vraiment culotté de faire ça par rapport aux concurrents allemands. Et si des flottes entières sont équipées d'un tel système, alors c'est un énorme avantage concurrentiel vis-à-vis des entreprises allemandes... »

- **Oliver Karthaus** : « Et de la fraude fiscale ! C'est incompréhensible ! »

En effet, les PL payent leur péage notamment en fonction de leurs émissions toxiques. Les PL manipulés trichent également sur cet aspect également, car ils payent environ 6 centimes de moins par km, par rapport à ce qu'ils devraient payer pour les émissions toxiques.

Professeur Kay Mitusch de l'Institut économique de Karlsruhe établit les statistiques des péages routiers du gouvernement fédéral. Il a aussi calculé quels montants sont en jeu dans ce cas. Les PL de l'Europe de l'Est paient environ 1,3 mds euros de redevances par an. Si l'on considère que 20% d'entre eux sont dans la mauvaise catégorie pour les émissions toxiques, alors son calcul permet d'estimer une différence pouvant aller jusqu'à une fraude de 113 millions d'euros par an sur les péages.

Professeur Kay Mitusch : « Oui, ces PL obtiennent un rabais, car ils font comme si leurs véhicules respectaient très bien l'environnement, alors que ce n'est pas du tout le cas dans la réalité. C'est vraiment... mal ! »

Mais les PL sont aussi aujourd'hui de gros calculateurs. Professeur Kay Mitusch est convaincu qu'aujourd'hui, tout élément électronique est susceptible d'être manipulé.

Professeur Kay Mitusch : « Je pense que c'est un sujet de notre époque. Nous avons avec le software et le hardware des possibilités pour contrôler efficacement, notamment les temps de conduite. On le fait beaucoup mieux qu'auparavant, mais nous avons désormais des sujets à traiter comme les logiciels truqués, le hacking de logiciels... Là-dessus, nous pourrions encore

mener de nombreuses interviews. »

Du ministère fédéral des transports, nous voulons savoir s'ils sont au courant de ce problème et ce qu'ils ont projeté d'entreprendre pour contrer la fraude au AdBlue.

La réponse : « Nous ne connaissons pas ce problème. »

Une des rares expertes du sujet à l'Assemblée (Bundestag), **la députée SPD Kirsten Lühmann**, a longtemps été policière et a elle-même contrôlé des centaines de véhicules : « Je ne suis pas très étonnée. L'assainissement des gaz d'échappement par l'AdBlue est la meilleure technologie que nous ayons à ce jour, quand ça fonctionne. Et, c'est toujours ainsi, quand nous introduisons une nouvelle technologie qui coûte aussi naturellement un peu d'argent – dans notre cas, l'argent pour le liquide AdBlue, alors il y a toujours des criminels qui cherchent à la contourner. Mais la situation actuelle est ainsi : les véhicules roulent sur nos routes et font face à un risque d'être découverts proche de zéro. »

Les contrôleurs doivent obtenir plus d'autorisations pour stopper les escrocs des gaz d'échappement. Cependant, aussi longtemps que le problème ne sera pas reconnu, l'État perdra des millions d'euros en péages et ces machines à salété continueront à polluer notre air.

++++

«LE MENSONGE DU POIDS LOURD PROPRE»

Documentaire allemand, qui a révélé le problème de la fraude à l'AdBlue.
Zoom sur ZDF du 18 janvier 2017
<https://youtu.be/SfE2AwoPJhM>