



Monsieur Mars Di Bartolomeo
Président de la Chambre des
Députés



Luxembourg, le 8 février 2017

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, je souhaiterais poser une question parlementaire à Monsieur le Ministre des Finances et à Madame la Ministre de l'Environnement concernant le système de traitement des NOx sur les camions.

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, l'Union européenne a établi des normes strictes concernant les rejets des véhicules : les normes Euro. Pour atteindre les objectifs de la norme Euro 6 pour les poids lourds, qui impose une réduction de 80 % des rejets de NOx, de nombreux constructeurs de poids lourds ont choisi d'équiper leurs véhicules avec un système (système de réduction catalytique sélective) qui traite les gaz d'échappement grâce à l'AdBlue. Il s'agit d'un liquide à base d'urée qui permet de purifier les rejets d'échappement de nombreux poids lourds. Un poids lourd de 40 t consomme entre 1,5 et 2 litres d'AdBlue aux 100 km et coûte en moyenne 50 centimes le litre.

Selon une enquête de la chaîne allemande ZDF, les poids lourds de nombreux transporteurs des pays d'Europe de l'Est seraient équipés avec un « AdBlue Emulator Box », logiciel truqueur destiné à mettre hors service le système de traitement des NOx sur les camions. Ce système est en vente libre sur internet et très facile à installer sur les camions. Il permet non seulement de stopper le mélange d'AdBlue mais également de modifier l'électronique de bord en affichant que le système de mélange d'AdBlue est bien actif. Outre la pollution, cette tricherie engendre des pertes financières non négligeables pour certains États car les différentes taxes appliquées aux poids lourds sont calculées en fonction de leur norme Euro (p.ex la « Maut » allemande).

Au vu du fait que la problématique des NOx et particules fines ne cesse d'augmenter, je souhaiterais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre des Finances et à Madame la Ministre de l'Environnement.

- Les autorités luxembourgeoises sont-elles au courant de ces révélations ?
- Sachant que le Luxembourg est un pays de transit, traversé chaque jour par des milliers de poids-lourds, le gouvernement peut-il m'informer si, lors d'un contrôle

d'un tel véhicule les agents de l'Administration des douanes et accises, ces derniers vérifient également la présence du système susmentionné ?

- Dans la négative, pour quelles raisons ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a final upward stroke, identifying the signatory as Marco Schank.

Marco Schank
Député



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Finances



Monsieur le Ministre
aux Relations avec le Parlement
p.a. Service Central de Législation
43, boulevard Roosevelt
L-2450 LUXEMBOURG

Référence : 81bxed4f1

Luxembourg, le 7 mars 2017

Concerne : Question parlementaire n° 2748 du 8 février 2017 de Monsieur le Député Marco Schank concernant le système de traitement des NOx sur les camions

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint la réponse commune à la question parlementaire sous rubrique.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Ministre des Finances,

Pierre GRAMEGNA



Réponse commune de Monsieur le Ministre des Finances Pierre Gramegna et Monsieur le Ministre du Développement durable et des infrastructures à la question parlementaire n°2748 du 8 février 2017 de Monsieur le Député Marco Schank

Dans sa question parlementaire, l'honorable Député se réfère à l'émission zoom+ « Die Lüge vom sauberen LKW » diffusée récemment par la chaîne allemande ZDF, pour demander si les autorités luxembourgeoises sont au courant des manipulations y révélées et dans quelle mesure les contrôles dans le domaine des transports routiers incluent la vérification de telles manipulations.

Les agents du Ministère du Développement durable et des Infrastructures en charge du dossier du scandale des émissions des voitures Diesel, lancé par l'affaire VW, ont reçu, au cours du traitement de ce dossier, des indices dans le sens qu'il existe la possibilité que certains poids lourds pourraient être équipés d'un système qui manipule l'injection de l'acide urique appelé communément AdBlue dans le catalyseur SCR. Par contre, ces manipulations n'ont jusqu'ici pas été énoncées lors des réunions, au niveau européen ou autre, concernant le domaine des transports routiers proprement dit.

D'après le reportage, ce sont exclusivement des poids lourds originaires de pays de l'Europe de l'Est qui seraient manipulés, alors qu'il faut une complicité entre de nombreux acteurs impliqués, tant au sein d'une entreprise qu'à l'extérieur. Concernant les contrôles, le reportage indique que seule la Pologne procède actuellement à des contrôles de ce genre.

La possibilité de manipulation de l'électronique de bord de poids lourds visant à simuler artificiellement la présence d'un équipement de réduction des émissions à l'échappement voire à éviter une consommation d'AdBlue réduisant les rejets NO_x, est connue par les agents de l'administration des douanes et accises.

La directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union ainsi que l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers font référence à la défectuosité de l'équipement de réduction et de régulation des émissions à l'échappement et la qualifie comme une défaillance majeure.

L'alinéa 5 du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route) exige que si lors d'un contrôle technique routier une défectuosité ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4 de ce même article, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité.

Comme souligné par l'honorable Député le contrôle du fonctionnement correct de l'équipement de réduction et de régulation des émissions à l'échappement par les agents de l'administration des douanes et accises se conçoit par une vérification physique relative à la présence dans le compartiment moteur d'un dispositif appelé « Ad Blue Emulator / tueurs AdBlue » et en parallèle la lecture au moyen d'un outil de diagnostic OBD (on board diagnostic unit) destiné à l'évaluation des données de l'électronique de bord du poids lourd.

Dans ce contexte, il convient également de noter que la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) est en train d'évaluer la possibilité d'utiliser un endoscope lors du contrôle visuel (initial) pour vérifier le niveau d'AdBlue dans le réservoir en le comparant avec l'affichage de remplissage du réservoir AdBlue.