

Click to verify



Adblue janvier 2025

L'année 2025 marque une étape clé pour les véhicules diesel en France, avec l'entrée en vigueur d'une réglementation renforçant l'usage obligatoire du système AdBlue. Conçu pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, cet additif s'inscrit dans une transition énergétique globale visant à limiter l'impact environnemental des transports. Cependant, entre défis technologiques, coûts pour les usagers et impact sur la consommation énergétique, la mise en place de ces nouvelles normes soulève de nombreuses questions. Face aux impératifs climatiques, le secteur des transports doit s'adapter pour réduire drastiquement ses émissions. L'AdBlue, un mélange d'urée et d'eau déminéralisée, s'impose comme une réponse technologique incontournable. Injecté dans les systèmes d'échappement des moteurs diesel, il permet de convertir les oxydes d'azote (NOx), extrêmement nocifs, en azote et vapeur d'eau, des composés inoffensifs. Un levier énergétique indispensable : Réduction des émissions polluantes : Le système AdBlue contribue à diminuer de plus de 90 % les émissions de NOx, respectant ainsi les normes européennes en matière de qualité de l'air. Adaptation aux carburants fossiles : Dans un parc automobile encore majoritairement composé de véhicules diesel, il représente une solution de transition, en attendant une généralisation des technologies électriques ou hydrogène. Toutefois, cet outil n'est pas exempt de défis. Les pannes fréquentes et les coûts associés posent la question de sa durabilité comme alternative à long terme. La nouvelle réglementation prévoit un renforcement des contrôles techniques pour s'assurer de la conformité des véhicules équipés de l'AdBlue. Dès le 1er janvier 2025, les automobilistes devront respecter des règles précises pour continuer à rouler en toute légalité. Consommation minimale imposée : Chaque véhicule devra consommer au moins 15 litres d'AdBlue pour 10 000 kilomètresparcours. Sanctions financières : Toute tentative de désactivation ou de contournement du système entraînera une amende pouvant aller jusqu'à 7 500 euros. Technologies de contrôle : Les centres de contrôle technique seront équipés d'outils capables de détecter toute manipulation ou défaut du système. Ces mesures visent à garantir une utilisation optimale des dispositifs antipollution, dans un contexte où la pression réglementaire européenne ne cesse de croître. Au-delà des considérations environnementales, l'AdBlue pose des enjeux énergétiques importants. Sa production repose sur des procédés industriels gourmands en énergie, principalement à partir de gaz naturel pour produire l'urée. Cette dépendance à une source fossile soulève des questions sur la cohérence énergétique de cette technologie. Les limites énergétiques de l'AdBlue
Consommation énergétique élevée : La fabrication d'un litre d'AdBlue nécessite des processus intensifs, ce qui augmente indirectement les émissions globales de CO₂. Dépendance au gaz naturel : En période de crise énergétique, l'approvisionnement en gaz naturel devient un facteur de vulnérabilité pour la chaîne de production. Bilan global mitigé : Bien que le système réduise les émissions de NOx, son empreinte énergétique et ses coûts de fabrication atténuent les gains environnementaux escomptés. Ces limites encouragent à envisager des solutions complémentaires, comme l'électrification accrue des transports ou l'intégration de carburants alternatifs. Pour les automobilistes, les exigences liées à l'AdBlue entraînent des dépenses supplémentaires, qu'il s'agisse de l'achat régulier de l'additif ou de réparations dues à des pannes techniques. En moyenne, une panne sur le système AdBlue coûte 1 500 euros, une somme difficilement absorbable pour de nombreux foyers. À cela s'ajoute la consommation régulière de l'additif, dont le prix peut varier selon les fluctuations des marchés énergétiques. Les foyers utilisant des véhicules diesel pour leurs trajets quotidiens sont souvent ceux qui disposent de peu d'alternatives en termes de mobilité. Ces nouvelles obligations risquent d'aggraver les inégalités d'accès à une mobilité durable, alors que les véhicules électriques restent hors de portée financière pour beaucoup. Alors que l'AdBlue répond à une urgence environnementale, sa mise en œuvre met en lumière les limites structurelles de notre dépendance aux technologies fossiles. Si cette solution est indispensable à court terme, elle ne saurait constituer une réponse définitive aux enjeux climatiques. Alternatives énergétiques en développement : Hydrogène : L'intégration de piles à hydrogène dans les transports lourds et les flottes professionnelles pourrait réduire la dépendance aux carburants fossiles. Biocarburants : De nouvelles générations de biocarburants promettent des réductions significatives d'émissions tout en utilisant les infrastructures existantes. Électrification : L'accélération du déploiement des véhicules électriques reste la voie privilégiée pour atteindre une mobilité durable. Ces solutions nécessitent de nombreux investissements massifs dans les infrastructures et des incitations financières pour rendre la transition accessible à tous. Tableau récapitulatif des impacts énergétiques et environnementaux : AspectDétailRéduction des émissions de NOxJusqu'à 90 %Consommation minimale imposée15 litres pour 10 000 kmAmende en cas de non-conformitéJusqu'à 7 500 eurosCoût moyen d'une panne1 500 eurosDépendance à l'énergie fossileGaz naturel (urée) À partir du 1er janvier 2025, les conducteurs de véhicules diesel devront affronter une série de nouvelles réglementations visant à renforcer l'utilisation du système antipollution AdBlue. Si cet additif vise à réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx), sa désactivation ou son absence entraînera de lourdes sanctions. Cette mesure s'inscrit dans un contexte de durcissement des normes environnementales européennes, mais soulève des questions sur son impact économique et technique pour les automobilistes. Alors, que faut-il savoir éviter de lourdes conséquences ? Dès janvier 2025, les centres de contrôle technique seront équipés pour détecter tout manipulation du système AdBlue. Ces outils avancés permettront d'identifier rapidement si un véhicule a désactivé son dispositif de dépollution, une fraude jusqu'ici difficilement traçable. Amendes prévues : Jusqu'à 7 500 euros en cas de désactivation ou de non-conformité. Fréquence des contrôles : Une vérification systématique lors de chaque contrôle technique. Les autorités visent ainsi à dissuader les pratiques illégales, telles que la suppression de l'AdBlue, souvent effectuée pour réduire les coûts de réparation ou éviter des immobilisations liées à des pannes. L'AdBlue est un liquide injecté dans les gaz d'échappement des moteurs diesel pour transformer les oxydes d'azote en azote et en vapeur d'eau, des composés non polluants. Obligoaire sur les véhicules récents, ce système est au cœur des politiques de réduction des émissions. Les failles techniques : Malgré son rôle clé dans la dépollution, l'AdBlue présente plusieurs inconvénients majeurs : Cristallisation du liquide, provoquant des dégâts importants sur les injecteurs, les sondes et les réservoirs. Pannes fréquentes, entraînant des immobilisations totales du véhicule. Coûts élevés des réparations : Le coût des réparations liées au système AdBlue peut atteindre 1 500 euros, voire davantage pour les modèles hors garantie. Ces défauts techniques exploitent possiblement des vulnérabilités du système. Ces mesures visent à réduire les émissions polluantes et à lutter contre les fraudes environnementales. Adoptées dans un contexte d'urgence climatique, ces réglementations promettent des impacts significatifs pour les automobilistes. Voici un décryptage des principaux changements à prévoir et leurs implications. Dès 2025, les véhicules diesel équipés du système AdBlue devront consommer au moins 15 litres pour 10 000 kilomètres parcourus. Selon Lesregeek, cette exigence vise à garantir une utilisation continue et efficace du dispositif de réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx). Ce seuil permettra de limiter les écarts de conformité causés par des manipulations ou désactivations intentionnelles. Cependant, certains automobilistes s'inquiètent. « Le coût de l'AdBlue risque d'augmenter, et les pannes du système sont parfois très coûteuses », témoigne Jean-Michel, conducteur de poids lourd. Les centres de contrôle technique seront équipés de technologies avancées pour détecter toute fraude. Les outils permettront d'identifier rapidement : La désactivation du système AdBlue, même partielle. Les modifications logicielles visant à contourner son fonctionnement. Selon Catalyseur Auto, ces équipements seront capables de détecter les anomalies jusque-là invisibles. Amendes et interdictions de circulation Les nouvelles mesures s'accompagnent de sanctions dissuasives. Toute tentative de contournement du système AdBlue entraînera : Une amende pouvant atteindre 7 500 euros, selon Presse Citron. Une interdiction de circulation immédiate pour les véhicules non conformes. Ces mesures illustrent une volonté d'encadrer strictement les pratiques non éthiques qui nuisent à l'environnement. « Ces sanctions sont nécessaires pour préserver notre qualité de l'air, mais elles doivent être accompagnées de solutions accessibles pour les conducteurs », estime Clara, spécialiste en mobilité durable. Réduire les émissions polluantes L'AdBlue est un élément clé des systèmes antipollution des véhicules diesel. En imposant une consommation minimale et des contrôles renforcés, la France espère réduire considérablement les émissions d'oxydes d'azote (NOx), responsables de maladies respiratoires et de pollutions atmosphériques graves. Lutter contre les fraudes La désactivation volontaire de l'AdBlue est une pratique répandue pour réduire les coûts. Selon Media Roole, cette fraude représente un manque à gagner écologique et économique. Les nouvelles réglementations entendent y mettre fin définitivement. S'aligner sur les normes européennes Avec ces réformes, la France suit les recommandations de l'Union européenne en matière de lutte contre la pollution automobile. Cet alignement vise également à favoriser une concurrence équitable entre les pays membres. Coût des réparations et entretien Bien que les objectifs soient clairs, ces nouvelles mesures inquiètent de nombreux automobilistes. Les pannes liées au système AdBlue sont fréquentes et leur réparation coûteuse. Selon Buzzarena, le prix d'une réparation peut varier entre 1 500 et 4 000 euros, un montant difficile à supporter pour les ménages modestes. Retour d'expérience : Pierre, chauffeur-livreur, partage : « Mon système AdBlue est tombé en panne l'année dernière. La facture de 3 000 euros a plombé mon budget. Si cela devient obligatoire, j'espère qu'il y aura des aides. » MesuresDétailsImpactConsommation minimale imposée15 litres d'AdBlue pour 10 000 kmRéduction des émissions polluantesContrôles techniques renforcésDéfaut de toute fraude via des outils avancésLutte contre les manipulationsSanctions financièresJusqu'à 7 500 euros d'amendeDissuasion des pratiques frauduleusesInterdiction de circulationVéhicules non conformes interdits de roulerPréservation de l'environnement Pour atténuer l'impact des mesures, des aides financières pourraient être mises en place. Une subvention pour l'entretien du système AdBlue ou des contrôles préventifs gratuits pourraient être envisagées. À l'encre également : SMS pour féliciter pour une naissance Les autorités devront également communiquer largement sur les bénéfices environnementaux. Selon Economie Matin, une meilleure compréhension des enjeux peut aider à réduire les résistances face à ces nouvelles exigences. Vous êtes concerné par ces changements ? Partagez vos avis et expériences en commentaire ! Comme chaque année, le 1^{er} janvier apporte son lot de mauvaises nouvelles ! Ne nous voilons pas la face, en règle générale, les changements pour la nouvelle année ne sont pas souvent de bon augure ! Parmi les nouvelles réglementations pour 2025, il en est une qui ne va pas ravir les conducteurs de véhicules diesel doté d'un réservoir AdBlue (ou AUIS32), que je prononce « adiblu » d'ailleurs ! Des contrôles techniques plus stricts avec détecteurs de désactivation du système, souvent responsable de pannes coûteuses et immobilisant les véhicules. Mais également une amende bien salée, à hauteur de 7 500 € qui pourra en découlter, et quelques autres petites nouveautés qui vont vous fâcher ! Décryptage Le durcissement du contrôle technique pour les véhicules équipés d'AdBlue ... La pratique de désactivation du système AdBlue est très largement répandue, car en réalité, le moteur diesel peut parfaitement fonctionner sans. La différence étant qu'il est plus polluant ! Désactiver le système est illégal et passible d'une amende de 7 500 €, mais ce n'est pas nouveau, c'est ainsi depuis l'apparition de ce dispositif. Dans les faits, si certains désactivent le système, c'est surtout parce qu'il n'est vraiment pas fiable et responsable de nombreuses pannes. Mon oncle est tombé en panne, un 15 août, à 900 km de chez lui à cause de l'AdBlue... Seule solution : le désactiver pour au moins rentrer à l'hôtel et attendre l'ouverture d'un garage... Bilan : 1 600 € de réparation : cela fait cher les vacances ! Cette année, les centres de contrôle technique seront donc plus regardants à ce niveau-là ! Si une défaillance est détectée, le véhicule risque une contre-visite, voire une interdiction de circuler. Oups, si vous jouez à ce petit jeu, pensez à le réactiver avant le passage, j'dis ça j'dis rien ! La nouvelle réglementation impose une consommation d'au moins 15 l d'adblue par tranche de 10 000 km roulés. Photo d'illustration non contractuelle. Crédit : Shutterstock Une consommation minimale d'AdBlue imposée Vous pensez que cela s'arrêterait là pour cette année. Eh bien non, ce n'est pas tout ! Ainsi, une nouvelle réglementation impose aux conducteurs de véhicules diesel de consommer au moins 15 litres d'AdBlue tous les 10 000 km. Cette mesure vise à garantir le bon fonctionnement des systèmes antipollution et à dissuader les pratiques frauduleuses. Et, comment cela se passe-t-il si l'on ne roule pas 10 000 km par an, comme moi ? Je n'ai pas la réponse à cette question, peut-être rouler pot rouler, sans but, juste pour respecter la loi ? Allez une petite dernière pour la route ? Les véhicules diesel classés Crit'Air 3 (immatriculés avant 2011) ne pourront plus circuler de 8 à 20 h, dans de grandes villes de France : Paris et petite couronne, Lyon ou encore Strasbourg... Sympa les nouvelles, non ? Mais au fait ? L'AdBlue : Qu'est-ce que c'est et à quoi ça sert ? L'AdBlue, c'est un liquide clair composé principalement d'eau déminéralisée et d'urée (à hauteur de 32,5 %). Son rôle : Réduire considérablement les émissions d'oxyde d'azote (NOx) produites par les moteurs diesel. Concrètement, l'AdBlue est injecté directement dans les gaz d'échappement avant qu'ils ne sortent du pot d'échappement. Sous l'effet de la chaleur, ce liquide transforme les polluants en vapeur d'eau et en azote inoffensif. Résultat : une pollution bien moindre et une meilleure conformité avec les normes environnementales européennes. Pour mon père qui n'a d'autre choix que de l'utiliser, c'est surtout un motif de panne récurrentes sur son Iveco, mais là n'est probablement pas le débat ! Les moteurs diesel utilisent de l'adblue pour rendre leurs émissions de gaz d'échappement moins polluantes. Photo d'illustration non contractuelle. Crédit : Shutterstock En attendant, si vous ne roulez pas suffisamment, votre AdBlue qui rend votre véhicule diesel plus écologique, pourrait vous couter très cher en réparation ! Et ça, on ne vous le dit pas toujours quand vous achetez une nouvelle voiture ! Que pensez-vous de ces nouvelles réglementations ? Plutôt utiles ou plus contraignantes pour les propriétaires de véhicules dotés d'un réservoir AdBlue ? N'hésitez pas à nous donner votre avis, ou à partager avec nous, votre expérience. Merci de nous signaler toute erreur dans le texte, cliquez ici pour publier un commentaire . Suivez-Nous Vous avez désactivé le système AdBlue de votre voiture ? Pas de panique, vous ne serez pas inquiété lors du contrôle technique. Le contrôle technique reste inchangé en 2025, sans nouvelles sanctions pour la désactivation de l'AdBlue, selon Mobilians. La désactivation de l'AdBlue, bien que populaire pour éviter des pannes coûteuses, augmente les émissions de NOx et reste illégale. Aucune nouvelle mesure immédiate, mais des évolutions futures du contrôle antipollution sont envisagées selon Rémi Courant de Dekra Automotive. Le contrôle technique est un examen indispensable, qui doit obligatoirement être réalisé tous les deux ans, sans faute. Ce dernier permet de s'assurer que les véhicules, qu'ils soient à deux ou quatre roues sont en bon état pour rouler sur la voie publique, sans mettre en danger les autres usagers de la route ainsi que les passagers. Mais une question revient depuis quelques mois : est-ce que la désactivation du système AdBlue sera sanctionnée l'an prochain ? En effet, depuis quelques années maintenant, une pratique controversée gagne en popularité chez certains conducteurs de véhicules diesel : désactiver volontairement le système AdBlue. Pour mémoire, cette technologie permet de réduire les émissions polluantes, mais elle va aussi de paire avec certains soucis. En effet, dans certains cas, notamment en hiver ou en cas de températures extrêmes, le fluide peut se cristalliser et bloquer l'injecteur du système d'échappement. Lorsque cela se produit, le moteur peut entrer en mode dégradé ou même refuser de démarrer, obligeant les conducteurs à faire appel à un garagiste. Ces réparations, qui peuvent se révéler coûteuses, suscitent chez certains automobilistes une certaine méfiance envers le système AdBlue, qu'ils préfèrent désactiver pour éviter d'éventuels désagréments mécaniques et financiers. Mais cela a pour effet de faire fortement grimper les émissions de Nox, sans parler du fait que cette technique est illégale et souvent effectuée par des mécaniciens peu scrupuleux. Tout cela au risque en plus d'endommager le véhicule si cela est mal fait. Bref, cette pratique est évidemment à proscrire. Face à l'ampleur du phénomène, des rumeurs ont récemment circulé sur un renforcement des contrôles techniques en 2025, suggérant que les centres de contrôle pourraient désormais détecter et sanctionner la désactivation de l'AdBlue. Cette perspective inquiétait de nombreux automobilistes, craignant une réglementation plus stricte et des sanctions plus sévères. Cependant, l'organisme Mobilians, qui regroupe des chefs d'entreprise du secteur automobile, a publié un communiqué pour dissiper les inquiétudes . « Aucune modification de la réglementation du contrôle technique n'est prévue au 1er janvier 2025, ni concernant le contrôle des émissions polluantes, ni concernant le contrôle des éléments de sécurité du véhicule. De plus, aucun nouveau matériel ne sera installé dans les centres de contrôle technique à partir du 1er janvier 2025. » Ainsi, à court terme, aucune nouvelle mesure ne viendra sanctionner les automobilistes qui désactivent leur système AdBlue. Toutefois, les autorités pourraient durcir la réglementation à l'avenir, au vu des enjeux environnementaux et de santé publique liés aux émissions de Nox. Rémi Courant, directeur technique et qualité du groupe Dekra Automotive a également expliqué aux journalistes de Capital que " Il y aura bien des évolutions sur le sujet du contrôle antipollution dans quelques années, mais certainement pas à court terme". Les conducteurs peuvent donc être rassurés pour le moment ! © Shutterstock AdBlue : sa désactivation bientôt sanctionnée lors du contrôle technique ?Le contrôle technique est un examen indispensable, qui doit obligatoirement être réalisé tous les deux ans, sans fauteAdBlue : sa désactivation bientôt sanctionnée lors du contrôle technique ? Ce dernier permet de s'assurer que les véhicules, qu'ils soient à deux ou quatre roues sont en bon état pour rouler sur la voie publiqueAdBlue : sa désactivation bientôt sanctionnée lors du contrôle technique ?Depuis quelques années maintenant, une pratique controversée gagne en popularité chez certains conducteurs de véhicules diesel : désactiver volontairement le système AdBlueAdBlue : sa désactivation bientôt sanctionnée lors du contrôle technique ?Face à l'ampleur du phénomène, des rumeurs ont récemment circulé sur un renforcement des contrôles techniques en 2025AdBlue : sa désactivation bientôt sanctionnée lors du contrôle technique ? Cependant, l'organisme Mobilians, qui regroupe des chefs d'entreprise du secteur automobile, a publié un communiqué pour dissiper les inquiétudes Publié le 05 janvier 2025 à 11h04[Article mis à jour le 06/01/2025 à 08h04] Les propriétaires de véhicules diesel doivent-ils se soumettre à une nouvelle réglementation sur l'AdBlue entrée en vigueur au 1er janvier 2025 ? Le contrôle technique a-t-il été modifié pour détecter les fraudes ? Doivent-ils désormais consommer 15 litres d'AdBlue tous les 10 000 kilomètres ? Quels sont les risques pour les contrevenants ? On fait le point sur un sujet sensible pour de nombreux automobilistes. Il va falloir refaire le plein d'AdBlue © DiPres / ShutterstockSuite aux commentaires de nos lecteurs et aux divergences constatées dans les sources disponibles en ligne, la rédaction de Clubic souhaite apporter quelques précisions. Les informations diffusées dans nos articles s'appuient habituellement sur des sources fiables, mais celles de cet article font actuellement l'objet d'interprétations contradictoires.Nous vous invitons donc à considérer ces informations avec prudence. Nous avons par conséquent mis à jour cet article avec des informations plus fiables. Nous vous présentons nos sincères excuses pour la gêne occasionnée et vous remercions pour votre patience et votre compréhension.Un joli nom, mais une mauvaise réputation. Et ce n'est pas la nouvelle réglementation, qui serait entrée en vigueur pour le Nouvel An, qui va changer les choses pour l'AdBlue. Depuis le 1er janvier 2025, certains propriétaires de véhicules diesel seraient obligés à une consommation minimale de ce liquide qui neutralise les oxydes d'azote toxiques et les centres de contrôle technique seraient dotés d'outils capables de détecter une désactivation du système. Vous avez sans doute lu dans les médias ces articles qui évoquent ces changements. Or, il se trouve que d'autres contredisent partiellement ces changements. Alors qu'il est censé réduire les émissions polluantes de certains véhicules diesel n'est pas en odeur de sainteté. Pourtant, cette solution aqueuse, injectée dans le système d'échappement, transforme les redoutables oxydes d'azote en simple vapeur d'eau et azote inoffensif. La réduction des émissions nocives peut atteindre 85 %, un chiffre qui justifie sans conteste son efficacité aux yeux des autorités et décideurs. Or, le dispositif présente des défaillances techniques. La cristallisation du liquide endommage régulièrement les composants essentiels comme les injecteurs, les sondes ou les réservoirs. Ces pannes immobilisent les véhicules et nécessitent des réparations onéreuses, avec une facture moyenne de 1 500 euros pour les modèles hors garantie. Stellantis avait dû sortir le chèqueur pour indemniser certains de ses clients lésés par ces pannes.C'est tout naturellement que certains conducteurs ont eu dans l'idée de désactiver le système AdBlue de leur véhicule. Ils ignorent peut-être que cela peut leur coûter cher. Très cher. En effet, bidouiller votre voiture tombe sous le coup de l'article L318-3 du Code de la route qui dispose qu'« Est puni d'une amende de 7 500€ le fait de réaliser ou de faire réaliser sur un véhicule des transformations ayant pour effet de supprimer un dispositif de maîtrise de la pollution, d'en dégrader la performance ou de masquer son éventuel dysfonctionnement, ou de se livrer à la propagande ou à la publicité, quel qu'en soit le mode, en faveur de ces transformations ». Il va falloir faire de la place dans le garage pour stocker l'AdBlue en 2025 © Janet Worg / ShutterstockPour pallier ce genre de fraudes et surtout, pour garantir l'efficacité du système antipollution RCS (réduction catalytique sélective) et le respect des normes européennes, notamment la norme Euro 6, une nouvelle réglementation a vu le jour. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025, elle prévoit notamment d'imposer une consommation minimale d'AdBlue, et le renforcement des contrôles techniques pour détecter les désactivations du système par les conducteurs, assorti d'une amende salée le cas échéant.Nous avions, sur Clubic, initialement relayé ces informations. Des lecteurs nous ont prévenu que d'autres sources venaient contredire ces déclarations. Après avoir effectué de nouvelles vérifications, il s'avère effectivement qu'il s'agissait de rumeurs.Sur le site Capital.fr, on peut lire le démenti du directeur technique et qualité du groupe Dekra Automotive en France, Rémi Courant: « Le sujet est sorti de nulle part, il n'y a aucun fondement. Ce n'est même pas le début de quelque chose, le contrôle évolue en fonction de textes réglementaires, un examen étant régi par une directive européenne, et rien n'a été inscrit dans la loi ». Même son de cloche du côté de Mobilians, syndicat automobile anciennement Chambre syndicale du commerce automobile qui publie un communiqué de presse sur son site Web : « Mobilians souhaite mettre fin à la vague de désinformation : Aucune modification de la réglementation du contrôle technique n'est prévue au 1er janvier 2025, ni concernant le contrôle des émissions polluantes, ni concernant le contrôle des éléments de sécurité du véhicule. De plus, aucun nouveau matériel ne sera installé dans les centres de contrôle technique à partir du 1er janvier 2025 ».Si, pour l'heure, sur Clubic, nous n'avons aucune information officielle au sujet de l'obligation de consommation d'AdBlue, rien ne dit que cela ne sera pas un jour le cas. Comme l'indique Rémi Courant, « Il y aura bien des évolutions sur le sujet du contrôle antipollution dans quelques années, mais certainement pas à court terme ». Il précise également que des discussions sont en cours au sein de l'UE sur le sujet.Alors autant rester dans les clous avec l'AdBlue, c'est bon pour le portefeuille et la planète. Sources : VoNews, L'Automobiliste, Capital, Mobilians, La DépêcheCommentaires (10)15L pour 10.000 km, genre c'était combien avant janvier 2025? Cela veut il dire qu'il faut aller au garage faire une mise à jour du logiciel de la voiture ?C'est sans doute un seuil défini pour concer ceux qui désactivent le circuit d'adBlue.Attention, fin 2024 il y a plusieurs sites qui signalaient qu'il s'agissait là d'une fausse information : ladepêche.fr Le système antipollution de l'AdBlue est la source de plusieurs dysfonctionnements sur des modèles de véhicules diesel. Certains automobilistes ont choisi de le désactiver. Le contrôle technique va-t-il sanctionner... Capital.fr - 5 Nov 24 Toujours plus de folles rumeurs sur le contrôle technique ! Depuis quelques jours, les médias s'emballent sur un possible durcissement, au 1er janvier prochain, de cet examen périodique obligatoire de nos voitures. Avec notamment la possibilité... À noter que d'après le premier article, les contrôleurs techniques disent pour leur part que ce n'est même pas techniquement possible de détecter via l'ODB quand le système a été correctement désactivé, donc à fortiori ça paraît peu probable que l'ODB permette de lire la quantité d'AdBlue consommée. En outre la réglementation Euro 5 sur les moteurs conduisait à une consommation d'AdBlue de l'ordre de 5 litres/1000 km, contre de l'ordre de 15 avec Euro 6. Mais ces réglementations n'imposent pas une consommation minimale, elles imposent un niveau maximal émiqunes de particules, et en fonction du type de conduite la consommation d'AdBlue pour arriver à rester en-dessous de ces max peut être très variable, il semble donc très peu probable qu'on impose au moment du CT d'avoir eu une consommation minimale d'AdBlue, et surtout pas à une valeur trois fois plus élevée que la moyenne à laquelle conduit la norme Euro 5... nous sommes déjà le 1er avril @Melina Loupia ? Les 3/4 des véhicules diesel roulant à ce jour n'ont pas de système AdBlue. En Europe, tous les nouveaux véhicules diesel légers mis sur le marché doivent être équipés d'un système de traitement des oxydes d'azote (NOx). Cette obligation existe depuis l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 en septembre 2014. Les problèmes de cristallisation peuvent être facilement et à moindre coût évités en ajoutant un produit anticristallisation à chaque plein d'AdBlue.J'ai vu aussi ce et là que c'était faux (beau travail d'investigation pour clubic encore une fois) Question: imagines que ça arrive un jour, que se passe-t-il si on laisse le système actif et qu'on remplace l'adblue par de l'eau, eau déminéralisée pour éviter toute précipitation dans le circuit ?Mon dernier diesel consommait environ 10l/1000kms... Chiffre un peu au pif, le plein était fait aux révisions... Avec un réservoir de 25litres, je n'ai fait qu'une fois un petit complément.Logique imparable... Vivement le liquide qui corrigera les soucis d'anticristallisation. Certes mais c'est pas vraiment normal de devoir ajouter un additif à l'additif pour ne pas tomber en panne Sinon les commentaires crient à la fake news ??? Plus de 15L par an me semble juste énorme (kilométrage annuel moyen des français autour de 12 000km), mais j'ai jamais manipulé ce truc, je suis en moteur essence depuis près de 20 ans...