



Opération dédiée à la détection des fraudes au chronotachygraphe et au système anti-pollution (Ad-Blue)

Mardi 14 mai 2024 – 9:00→12:00

Péage de Myennes - A 77 (sens Nevers→Paris)

DOSSIER DE PRESSE

L'objectif de l'opération : détecter d'éventuelles fraudes au chronotachygraphe et au dispositif anti-pollution équipant les véhicules de transport routier

Depuis 2006, les véhicules de transport routier neufs doivent être équipés d'un chronotachygraphe numérique. Cet appareil, couramment appelé « mouchard », enregistre les différentes activités du conducteur et du véhicule : vitesse, temps de conduite, de travail, de repos.

Cet appareil de contrôle est le garant de la bonne application et du respect de la réglementation sociale européenne en termes de temps de conduite et de repos quotidien et hebdomadaire par les conducteurs auxquels elle s'applique.

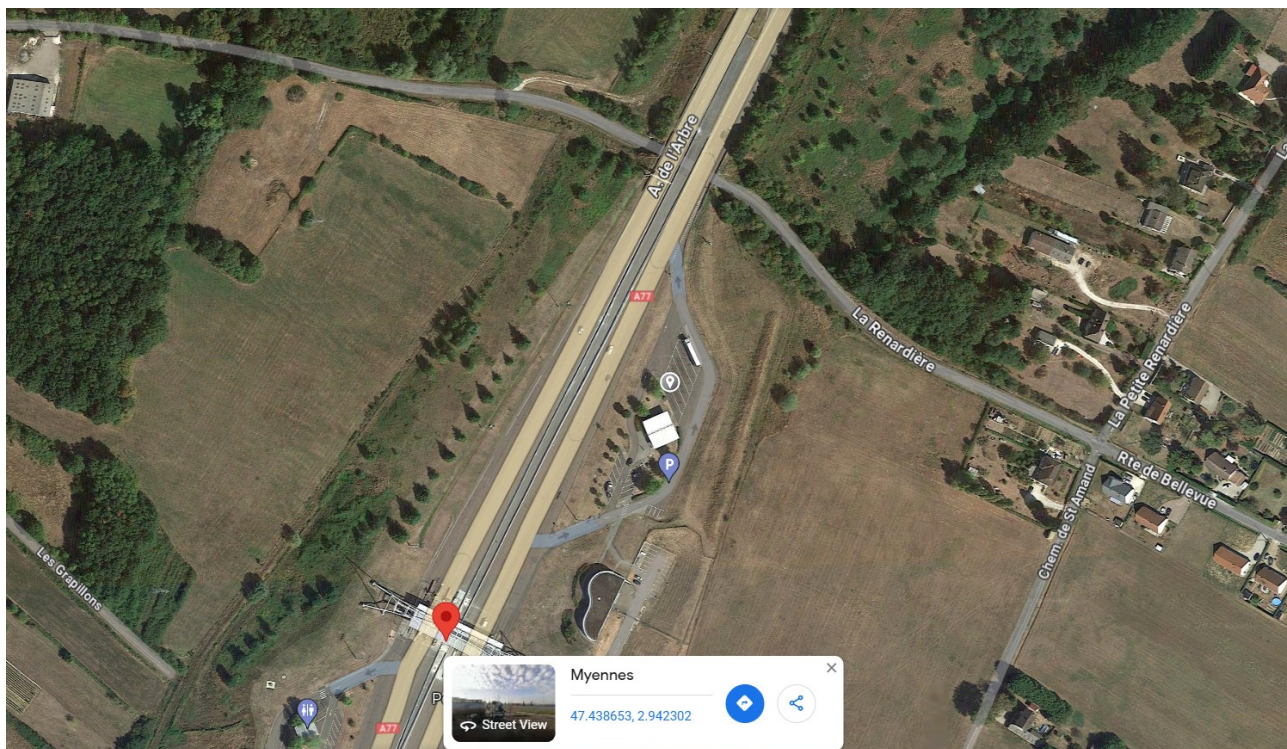
Dans une recherche de rentabilité économique maximale, et même s'il convient de rappeler que la majorité des entreprises de transport s'inscrit dans une démarche respectueuse de la législation en vigueur, certaines d'entre-elles ont recours à de multiples procédés pour se soustraire au respect de ces obligations. Ces comportements ont de graves répercussions sur la concurrence, sur les conditions de travail des conducteurs et sur la sécurité routière.

Malgré l'adaptation continue des textes réglementaires, en fonction des avancées technologiques permettant de sécuriser davantage l'appareil de contrôle, les fraudeurs s'adaptent en permanence et développent de nouvelles façons de contourner ces sécurités.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'opération de contrôle du mardi 14 mai 2024, qui aura lieu entre 9:00 et 12:00, et sera menée par 4 Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

Ces derniers seront assistés par les gendarmes du Peloton Motorisé de La Charité-sur-Loire (EDSR 58).





Lieu de rendez-vous : péage de Myennes - A77 (sens Sud-Nord)

Lors de cette opération de contrôle, l'attention des Contrôleurs des Transports Terrestres sera portée sur la vérification de la conformité des enregistrements du chronotachygraphe à l'activité réelle des conducteurs.

Un agent sera équipé d'une valise-diagnostic permettant de vérifier la conformité du limiteur de vitesse et du dispositif anti-pollution.

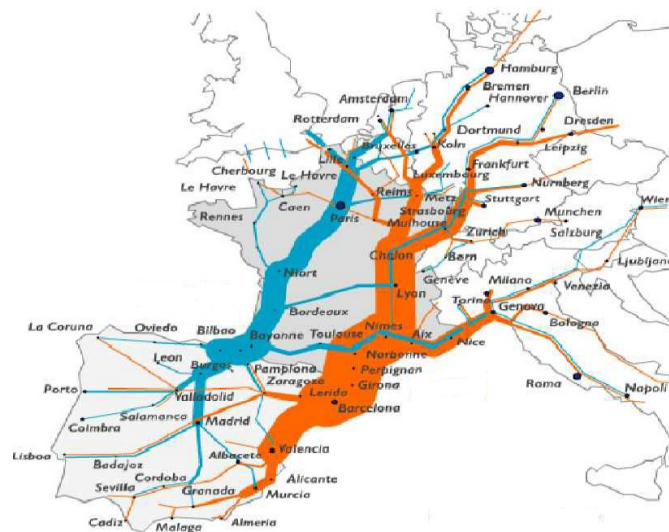


Le contexte : la Bourgogne-Franche-Comté, une région de transit

De par sa spécificité de région de transit entre le Nord et le Sud de l'Europe, la Bourgogne-Franche-Comté est particulièrement touchée par les phénomènes :

- de cabotage irrégulier (fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi) ;
- de travail illégal et fraude au détachement (le détachement permet à un salarié de partir travailler temporairement à l'étranger pour le compte de son employeur en continuant de bénéficier du régime social de son pays d'origine) dans un contexte de concurrence entre pays européens ;
- d'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport de marchandises, souvent en infraction par rapport aux règles de cabotage et de surcharge.

Ces enjeux prioritaires font l'objet d'une attention et de contrôles poussés des services de l'État en région.



La route, un mode de déplacement privilégié

La mobilité routière joue un rôle majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, un conducteur « grand routier » (c'est-à-dire prenant au moins 6 repos journaliers par mois hors de son domicile) français conduit en moyenne 7 heures par jour et parcourt 460 kilomètres, soit environ 120 000 kilomètres par an (il n'existe pas de données à ce jour pour les conducteurs non-résidents).

Le mode de transport routier est toujours privilégié par rapport au ferroviaire ou au fluvial car beaucoup plus flexible, même s'il est plus accidentogène de par les aléas qu'il rencontre (météo, trafic, infrastructures, vitesse...).

Au 1er janvier 2023, le parc des véhicules lourds (camions, tracteurs routiers et VASP lourds) représente près de 620 000 poids lourds et 94 000 autobus et autocars, dont 40 % ont moins de 4 ans, et constitue un poids important dans l'enjeu de sauvegarde de l'environnement.

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'Union Européenne. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers, et effectue l'essentiel de ses échanges commerciaux avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids-lourds (PTAC¹ > 3,5 t).

1 Poids total autorisé en charge

Le contrôle des transports terrestres : une mission de régulation du secteur, assurée par le Ministère de la Transition Écologique

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), chargé des transports, coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté est ainsi dotée d'une unité spécialisée dans le contrôle des transports terrestres : le Pôle Contrôle des Transports. Cette unité se compose de 33 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Lons-le-Saunier, Mâcon, Nevers, et Vesoul), permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. De par leurs missions, les CTT garantissent :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les CTT sont habilités à relever les infractions relevant de nombreuses réglementations : réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite...), Code de la route, transport public routier, transport de marchandises dangereuses, réglementation du travail...

En 2023, 1 136 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté par les Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL.

Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 5 818 véhicules et ont permis de relever 2 278 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route...

Le dispositif « Euro Contrôle Route (ECR) » : une coopération des forces de contrôle à l'échelle européenne

L'opération du 14 mai 2024 s'inscrit dans le cadre d'une semaine ECR dédiée à la thématique du contrôle des « fraudes et manipulations du tachygraphe ».

Euro Contrôle Route (ECR) est un groupe de services européens d'inspection des transports (Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Belgique, Luxembourg, Pologne, Irlande, Autriche, Roumanie, Bulgarie, Hongrie, Croatie, République Tchèque, Slovaquie et France) qui travaillent de concert pour améliorer la sécurité routière, les conditions de travail dans le transport routier et assurer une concurrence loyale.

La coopération des membres d'ECR prévoit

- des échanges systématiques d'informations sur les entreprises infractionnistes ;
- l'organisation de contrôles communs et coordonnés ;
- le développement de programmes communs de formations des agents des services de contrôle ;
- la promotion d'échanges transfrontaliers d'expériences ;
- des échanges d'informations sur les nouveaux développements technologiques ;
- une concertation renforcée entre les pays participants, avec prise d'initiatives communes et, dans la mesure du possible, prises de positions communes.



Dans ce cadre, chaque année sont organisés des séminaires regroupant des agents des pays-membres sur des thématiques liées au contrôle (fraudes à l'appareil de contrôle, transport de marchandises dangereuses, transport de voyageurs...) ainsi qu'au moins 7 semaines de contrôles transfrontaliers coordonnés. Pendant ces semaines, tous les pays membres d'ECR réalisent des contrôles en utilisant des listes de vérification communes et en faisant des remontées d'informations sur des documents normalisés.

Ceci permet de lutter contre les fraudes (fraude au tachygraphe et au limiteur de vitesse), qui ont des incidences sur la concurrence et la sécurité routière. Le groupe de travail d'ECR utilise ensuite les informations récupérées lors de ces contrôles pour affiner le ciblage des opérations suivantes et modifier certaines sanctions. Par exemple, celles pour la fraude au limiteur de vitesse et au chronotachygraphe qui relèvent désormais du délit.



Le chronotachygraphe intelligent ou « smart tachy » : de nouvelles fonctionnalités pour renforcer les moyens de contrôle

Depuis le 15 juin 2019, la réglementation européenne impose aux véhicules de transports de marchandises et de personnes nouvellement immatriculés d'être équipés de tachygraphes intelligents. Depuis 2022, tous les véhicules neufs sont équipés et en 2025, tous les véhicules lourds circulant à l'international, quelle que soit l'année de fabrication, devront l'être.

Les nouvelles fonctionnalités :

- enregistrement automatique du passage des frontières,
- création de nouvelles activités qui pourront être sélectionnées par le conducteur telles que chargement/déchargement de la marchandise, afin de refléter au mieux la réalité du métier,
- fonction GNSS (géolocalisation des véhicules) : enregistrement des lieux de début et de fin de journée ainsi que toutes les 3 heures de conduite cumulée, un module de communication permettant aux autorités de contrôler le véhicule à distance sans l'arrêter grâce au système DSRC (Dedicated Short Range Communications), le stockage des activités des conducteurs sur 56 jours (contre 28),
- un cryptage des données renforcé et sécurisé.

En juillet 2026, le chronotachygraphe intelligent sera obligatoire pour les véhicules utilitaires légers (VUL) de plus de 2,5 tonnes opérant dans le transport international.



Le chronotachygraphe intelligent et ses composants

La fraude au chronotachygraphe et au système Ad-Blue : des pratiques concurrentielles déloyales qui nuisent à l'ensemble des professionnels du transport routier et à la sécurité routière

À travers les contrôles réguliers menés par les Contrôleurs des Transports Terrestres, l'État s'engage contre toutes les formes de fraudes dans le transport routier : économiques, sociales et environnementales. Les pratiques concurrentielles déloyales nuisent en effet à l'ensemble des professionnels du transport routier, à la sécurité routière et aux riverains des infrastructures de transport. Elles portent également atteinte aux efforts de toute une profession en faveur de la protection des salariés du secteur, de services de qualité mais aussi d'un transport routier toujours plus propre.

Les fraudes au chronotachygraphe

Les fraudes les plus basiques sont les suivantes :

- la simple utilisation d'un aimant pour leurrer le dispositif ,
- l'emploi par le conducteur d'une carte tachygraphique qui n'est pas la sienne ,
- ou encore, la conduite sans même utiliser de carte.

Les fraudes les plus sophistiquées peuvent être :

- le montage d'un deuxième capteur de mouvement,
- la modification du capteur y compris par l'adjonction ou le remplacement de puces électroniques,
- la modification du logiciel du tachygraphe activée par un code PIN pour pouvoir enregistrer à la demande des temps de repos alors que le conducteur est en action de conduite.

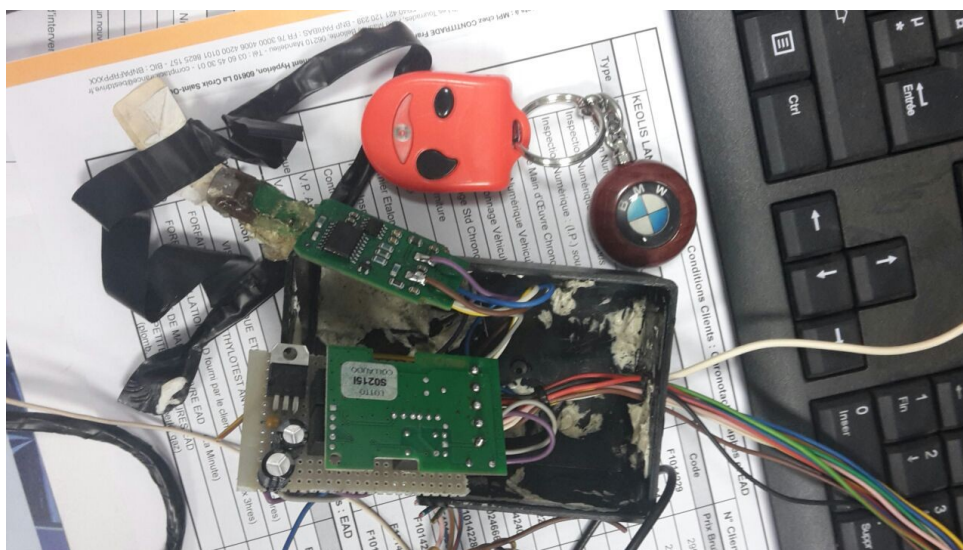
L'éventail des possibilités à la disposition des fraudeurs potentiels rend indispensables des échanges d'informations réguliers aux niveaux national et européen.

Dans le cadre de la recherche de fraudes, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) fournit aux Contrôleurs des Transports Terrestres plusieurs outils destinés à améliorer la détection des fraudes et notamment des valises de diagnostic. Ces valises sont destinées à pouvoir lire les informations enregistrées par les différents calculateurs du véhicule (freins, gestion moteur, système anti-pollution, limiteur de vitesse, etc.).

L'analyse de ces informations permet de détecter plus facilement des cas éventuels de manipulation frauduleuse du chronotachygraphe mais également des cas de modification du système anti-pollution.

En cas de fraude avérée à l'appareil de contrôle, les contrevenants s'exposent à une **amende pouvant aller jusqu'à 30 000 €** et à une **peine d'emprisonnement jusqu'à un an**.

Le véhicule sur lequel l'infraction est constatée est alors immobilisé jusqu'à sa remise en conformité, aux frais du transporteur.



Exemples de systèmes de télécommande avec double-capteur

Les fraudes au système Ad-Blue

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, l'Europe a mis en place dès 1990 des normes anti-pollution visant à limiter les émissions polluantes des moteurs de camions (Euro 0), normes qui sont devenues de plus en plus exigeantes pour aboutir depuis 2014 à la norme Euro VI.

À partir de 2006, avec la norme Euro IV, les constructeurs se sont orientés vers la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction), pour atténuer les émissions polluantes des moteurs diesel, notamment les monoxydes d'azote (NOx). La technologie SCR utilise l'adjonction d'un liquide, l'AdBlue, en la couplant le cas échéant à une recirculation des gaz d'échappement EGR (Exhaust Gas Recirculation).

L'AdBlue est une solution aqueuse composée à 1/3 d'urée et à 2/3 d'eau déminéralisée. Elle est injectée dans les gaz d'échappement en amont du pot catalytique afin de créer une réaction chimique qui transforme les NOx en azote (N₂) et vapeur d'eau (H₂O) à la sortie du pot d'échappement. 85 % des polluants sont ainsi transformés en composés inoffensifs.

L'impact économique et technique des dispositifs AdBlue incite certains transporteurs à la fraude car :

- le dispositif AdBlue renchérit le coût d'achat du véhicule d'environ 1 000 € ;
- le surcoût annuel pour un véhicule ayant roulé 200 000 km est de l'ordre de 3 000 € (le litre d'AdBlue coûte environ 0,70 €, il faut compter environ 3 litres d'additif par 100 km).

En cas de niveaux d'émissions trop importants d'un véhicule, le système Ad-Blue peut limiter la puissance de son moteur et alerter le conducteur, en envoyant un avertissement au tableau de bord.

La fraude au dispositif SCR est opérée dans la plupart des cas grâce à des dispositifs de neutralisation du dispositif SCR, dit « émulateurs ». Ces dispositifs sont peu onéreux (entre 30 € et 150 €) et il est facile de se les procurer sur Internet. Leur mise en œuvre est simple.

Ils se présentent sous la forme d'un boîtier émulateur connecté à l'ordinateur de bord du véhicule qui supprime les alertes de sécurité relatives au dispositif Ad-Blue. Le poids-lourd peut alors continuer à circuler, sans être contraint par ses émissions de polluants.

Ainsi un véhicule « Euro VI » équipé d'un boîtier émulateur Ad-Blue redevient aussi polluant qu'un véhicule « Euro I » qu'on trouvait dans les années 1990

Ces émulateurs sont aussi installés en cas de panne du système, le véhicule se met alors en mode 'dégradé' et émet un niveau maximal de polluants. Le système SCR étant très onéreux à réparer (plusieurs milliers d'euros pour un catalyseur), l'émulateur offre à l'utilisateur une solution de contournement très abordable.

En cas de fraude avérée au dispositif anti-pollution, les contrevenants s'exposent à une amende pouvant aller jusqu'à 7 500 €.

Le véhicule sur lequel l'infraction est constatée est alors immobilisé jusqu'à sa remise en conformité, aux frais du transporteur.



Exemples d'émulateurs destinés à « tromper » le système Ad-Blue

ZOOM SUR...

une fraude aux appareils de contrôle de dernière génération détectée en Bourgogne-Franche-Comté

Début 2023, suite à un signalement de leurs collègues du Service Métrologie concernant une anomalie détectée lors du passage d'un véhicule à une visite d'inspection périodique, les CTT de l'antenne de Saône-et-Loire ont constaté, au niveau du chronotachygraphe d'un véhicule, la présence d'un second capteur de mouvement « pirate », piloté par un interrupteur situé derrière une garniture du tableau de bord pouvant se retirer aisément. Le système frauduleux constitué de 3 parties branchées sur le système électrique, était dissimulé derrière le tableau de fusibles.

Une fois activé, le système permettait de neutraliser les enregistrements des temps de conduite.