

# **Contrôle des transports terrestres**

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

**Jeu**di 17 novembre 2022 (9:00 - 12:00)

**Péage de Myennes - A 77 (58)**

**Sens Province → Paris**

-----

# **DOSSIER DE PRESSE**

## **I) Éléments de contexte**

### **La route, un mode de déplacement privilégié**

La mobilité routière a un impact 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 transports de marchandises, dont 58 % pour le pavillon français et 42 % pour le pavillon étranger.

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France. En 2020, il représente 29 % des émissions françaises de GES. La pollution générée par les poids lourds représente 28,6 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, celle générée par la voiture représente quant à elle 113,6 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (source MTE) .

Le secteur du transport routier de marchandises représente en France 200 244 entreprises et emploie 437 000 salariés et 115 000 intérimaires.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, le temps de service d'un conducteur routier français s'établit (en 2020) à 46 heures hebdomadaires, dont 75 % est affecté à la conduite, et celui-ci parcourt environ 120 000 kilomètres par an (il n'existe pas de données à ce jour pour les conducteurs non-résidents).

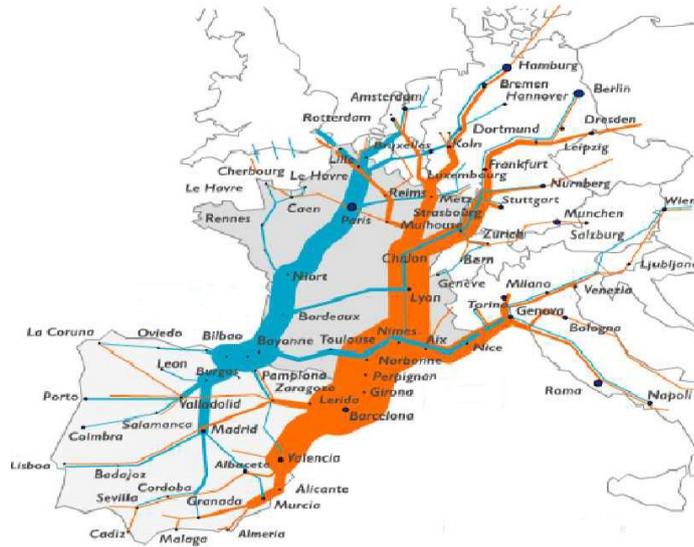
Le mode de transport routier est toujours privilégié par rapport au ferroviaire ou au fluvial car beaucoup plus flexible, même s'il est plus accidentogène de par les aléas auxquels il est confronté (météo, trafic, infrastructures, vitesse...).

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le parc des véhicules lourds (camions, tracteurs routiers, etc.) s'élève à plus de 600 000 unités, dont la moitié a moins de 6 ans, et pèse 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'UE initié en 1951, la France a acquis une position stratégique sur le continent 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 (véhicules de + 3,5 t. de PTAC).



## **II) L'organisation du contrôle des transports**

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), en charge des transports, coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs et dispose à cet effet d'un corps spécialisé : les Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT), qui interviennent sur route et en entreprises.

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...

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté est 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.

**En 2021, 1 114 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté. Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 6 449 véhicules et ont permis de relever 2 909 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route...**

### **III) Le dispositif « Euro Contrôle Route »**

Euro Contrôle Route (ECR) est un groupe de services européens d'inspection des transports (comprenant les pays suivants : Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Belgique, Luxembourg, Pologne, Irlande, Autriche, Roumanie, Bulgarie, Hongrie, Croatie, République Tchèque, Slovénie et France) qui travaillent ensemble 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 checklists communes et en faisant des remontées d'informations sur des documents normalisés.

L'objectif est, entre autres, 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 les informations récupérées lors de ces contrôles pour affiner le ciblage des opérations suivantes et modifier certaines sanctions. Par exemple, celles pour la fraude aux limiteurs de vitesse et au chronotachygraphe qui relèvent désormais du délit.

**L'opération du 17 novembre 2022 s'inscrit dans une semaine ECR dédiée à la thématique du contrôle des « fraudes et manipulations du tachygraphe ».**

#### IV) La fraude au chronotachygraphe

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.

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. Ce système 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, certaines entreprises ont recours à de multiples procédés pour se soustraire au respect de ces obligations. Ces comportements ont de graves répercussions sur la concurrence, les conditions de travail des conducteurs et la sécurité routière.

Malgré l'évolution continue des textes réglementaires aux 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.

Les plus basiques sont : 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 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 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.

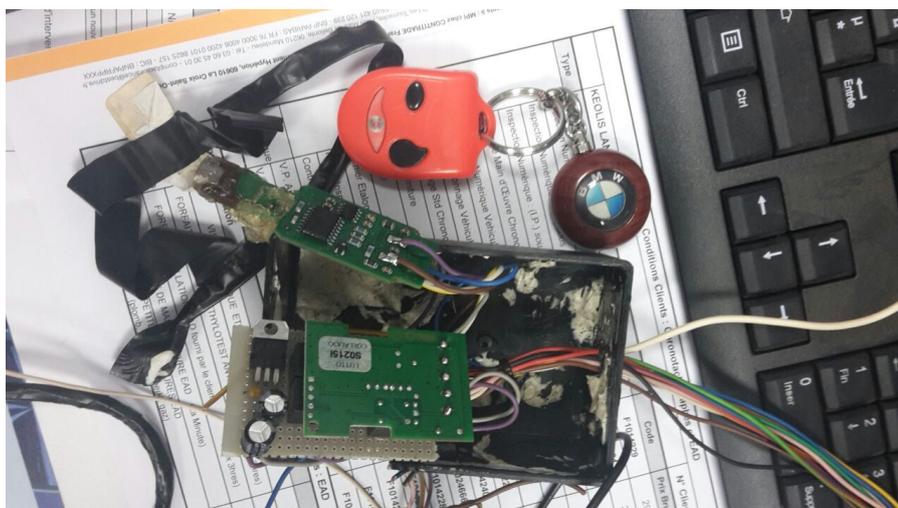
Dans le cadre de la recherche des fraudes, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) a fourni aux Contrôleurs des Transports Terrestres plusieurs outils destinés à améliorer la détection des fraudes et notamment des **valises de diagnostic**. Ces valises sont 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.

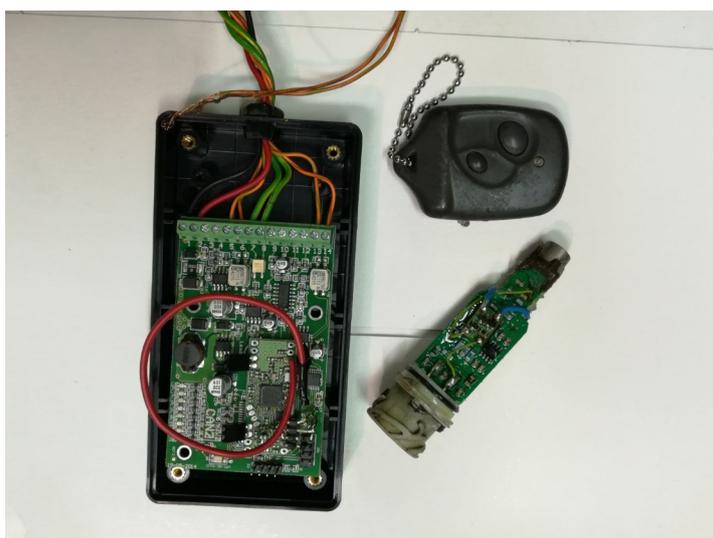
**En cas de fraude avérée à l'appareil de contrôle, les contrevenants s'exposent à une amende pouvant aller jusqu'à 30 000 € et à une peine d'emprisonnement maximum d'un an.**

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

### *Exemples de systèmes frauduleux*



*Double-capteur de mouvement relié au chronotachygraphe activé par une télécommande, avec boîtier de neutralisation de la 2<sup>de</sup> source*



*Capteur de mouvement relié au chronotachygraphe, modifié et activé par une télécommande avec boîtier de neutralisation de la 2<sup>de</sup> source*

### **Et à l'avenir ?**

Le Paquet Mobilité adopté par le Parlement Européen le 31/07/2020 prévoit que tous les véhicules lourds circulant à l'international devront être équipés de chronotachygraphes intelligents au plus tard en 2024 (et en 2026 pour les Véhicules Utilitaires Légers – VUL).

Ces nouveaux appareils visent à renforcer les moyens de contrôle avec la géolocalisation des véhicules et l'enregistrement automatique du passage des frontières, ainsi que la saisie de nouvelles activités telles que le chargement et le déchargement de la marchandise.

Ces nouvelles fonctionnalités permettront de mieux contrôler les règles de cabotage ainsi que le retour du conducteur au centre opérationnel de l'entreprise ou à son lieu de résidence, au minimum toutes les 4 semaines afin de bénéficier d'un repos hebdomadaire normal.

## **V) La fraude au dispositif anti-pollution (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 (norme Euro 0). Ces normes 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, en la couplant le cas échéant à une recirculation des gaz d'échappement EGR (*Exhaust Gas Recirculation*), vers la technologie SCR (*Selective Catalytic Reduction*), pour atténuer les émissions polluantes des moteurs diesel, notamment les monoxydes d'azote (NOx). Cette technologie utilise l'adjonction d'un liquide, l'AdBlue.

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 (N<sub>2</sub>) et vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O) 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 0,50 € - il faut compter environ 3 l d'additif / 100 km).

En cas de niveaux d'émissions trop importants d'un véhicule, le système AdBlue 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 peuvent être acquis facilement 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 AdBlue. Le poids-lourd peut alors continuer à circuler, sans être contraint par ses émissions de polluants.

**Avec un tel dispositif de neutralisation, un véhicule « Euro VI » équipé d'un boîtier émulateur AdBlue redevient aussi polluant qu'un véhicule « Euro I » en circulation 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 plus abordable.

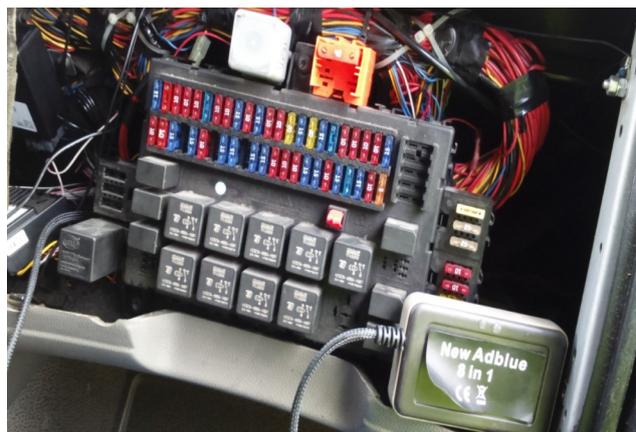
En cas de fraude avérée au dispositif anti-pollution, les contrevenants s'exposent à une amende pouvant aller jusqu'à 7 500 €.

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

*Exemples de systèmes frauduleux*



*Émulateur branché sur la prise OBD (On Board Diagnostic) du véhicule*



*Émulateur branché sur le réseau CAN du véhicule*

## VI) L'opération de contrôle du 17 novembre 2022

Jeudi 17 novembre 2022 aura lieu entre 9:00 et 12:00 une opération de contrôle routier dédiée à la détection des fraudes au chronotachygraphe et au dispositif anti-pollution, menée par 4 Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté. Un agent spécialement dédié à la pesée des véhicules sera également présent.

Ils seront assistés par les gendarmes du Peloton Motorisé de La Charité-sur-Loire de l'EDSR 58.

Cette opération aura lieu au péage de Myennes sur l'autoroute A77, dans le sens Sud-Nord.

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.

### Lieu de rendez-vous

**Parking  
contrôle**



*Parking contrôle*

