



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Contrôle des transports terrestres

Opération dédiée à la détection des fraudes au chronotachygraphe

**Jeudi 15 octobre 2020
Aire du Poulet de Bresse (71)**

DOSSIER DE PRESSE

I) Eléments de contexte

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.

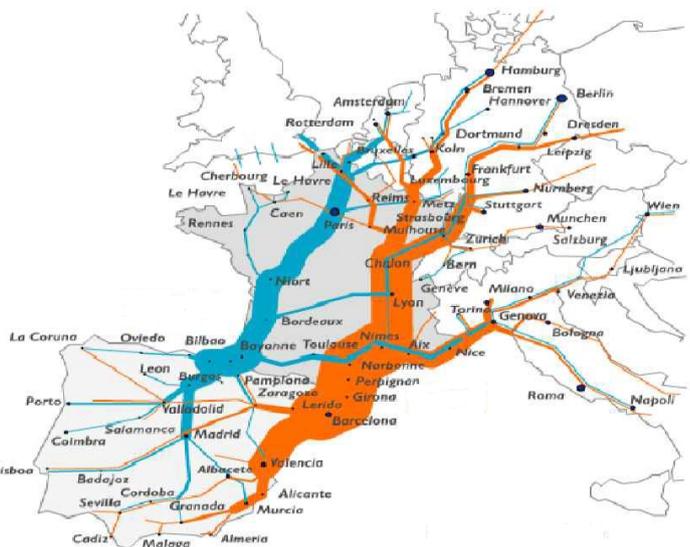
Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, un conducteur « grand routier » 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).

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 (PTAC > 3,5t).



II) Le dispositif « Euro Contrôle Route »

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, Slovénie et France) qui travaillent ensemble pour améliorer la sécurité routière, les conditions de travail dans le transport routier et assurer une concurrence loyale.

Les activités du groupe ECR se fondent sur 4 piliers :

- des échanges d'informations réguliers,
- la formation et l'amélioration des compétences de chacun,
- l'harmonisation des pratiques au niveau européen,
- des contrôles transfrontaliers coordonnés.

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.

Le groupe de travail d'ECR utilise ensuite les informations récupérées lors de ces contrôles pour affiner le ciblage des opérations suivantes (mécanismes de fraudes, etc.).

L'opération du 15 octobre 2020 s'inscrit dans une semaine ECR dédiée à la thématique du contrôle des «marchandises dangereuses ».

III) 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. Il s'agit d'un appareil qui enregistre les données de transport d'un 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, 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'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.

En 2017, 20 % des véhicules contrôlés étaient en infraction (et 20 % de ces infractions étaient considérées comme graves). Toutes infractions confondues (de la contravention au délit), 54 % portaient sur le non-respect de la réglementation sociale européenne.

En 2020, ces pratiques perdurent. L'éventail des possibilités à la disposition des fraudeurs potentiels rend indispensable des échanges d'informations réguliers au niveau national et européen.

Dans le cadre de la recherche des fraudes, l'administration centrale a fourni aux contrôleurs 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 systèmes électroniques du véhicule (freins, gestion moteur, système anti-pollution, 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.

Les fraudes à l'appareil de contrôle peuvent prendre des formes diverses, que ce soit par l'utilisation de plusieurs cartes de conducteur, d'aimants ou bien encore de modification de l'appareil de contrôle lui-même pour rendre la fraude plus « facile » à mettre en œuvre (par l'intermédiaire de télécommandes par exemple).

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 de un an.

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



Aimants servant à la neutralisation du dispositif « chronotachygraphe », saisis par les agents lors de différents contrôles

IV) La fraude au dispositif AD-Blue

À partir de 2006, les constructeurs de poids-lourds se sont orientés vers la technologie SCR pour répondre à la législation sur les émissions de particules. La réduction catalytique sélective (aussi appelée SCR) permet de « nettoyer » les moteurs diesel pour en atténuer les émissions polluantes, notamment l'oxyde d'azote (NOX). Le système SCR repose sur l'adjonction d'une solution à base d'urée, l'AdBlue, injectée dans le pot d'échappement, en amont du catalyseur.

L'AdBlue est une solution aqueuse composée à 32,5 % d'urée et à 67,5 % d'eau déminéralisée conforme à la norme ISO 22241. Il permet de transformer 85 % des polluants en vapeur d'eau et azote inoffensif.

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 émulateurs sont des boîtiers électroniques installés au niveau du système SCR, dans le but de le désactiver. Le poids-lourd peut alors continuer à circuler, sans être contraint par ses émissions de polluants. Peu onéreux et disponibles facilement sur Internet, ils sont faciles à installer.

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.

IV) L'opération du 15 octobre 2020

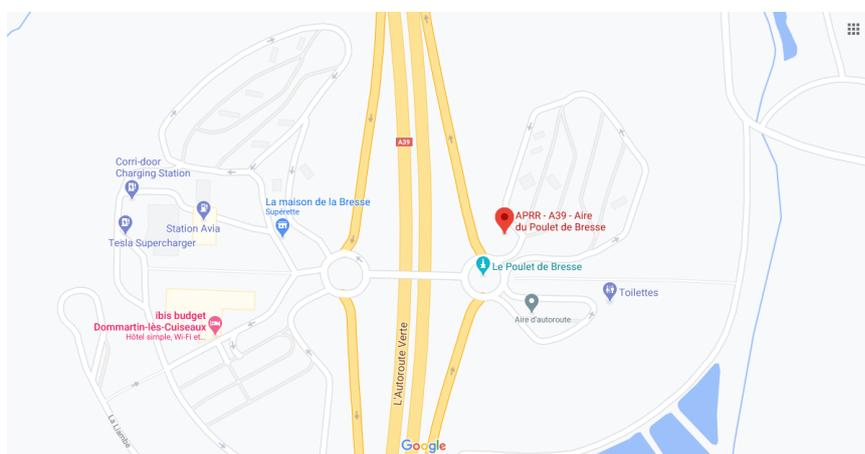
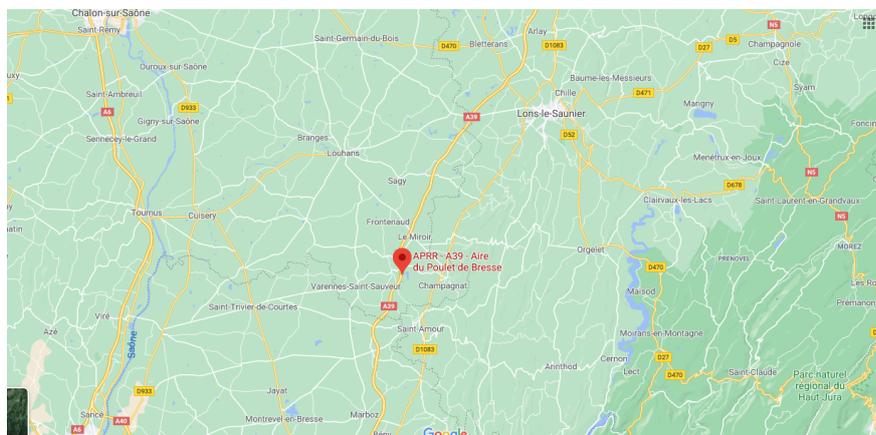
Jeudi 15/10/2020, entre 9:00 et 12:00, aura lieu une opération de contrôle routier dédiée à la détection des fraudes au chronotachygraphe, menée par 5 Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, en collaboration avec des agents de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes.

Ils seront assistés par les gendarmes du Peloton Motorisé de Courlaoux.

L'opération aura lieu sur l'aire de service du Poulet de Bresse de la commune de Dommartin-lès-Cuiseaux (A39). Cette aire, qui se trouve à la frontière entre la Saône-et-Loire, le Jura et l'Ain, est propice aux échanges entre contrôleurs des deux DREAL, qui s'y retrouvent plusieurs fois par an pour des opérations de contrôle conjointes.

L'accent sera porté sur la vérification de la conformité des enregistrements du chronotachygraphe à l'activité réelle du (ou des) conducteur(s) et la recherche de dispositifs frauduleux.

Coordonnées GPS :



Odile Roque Bedeaux
pôle communication
Direction régionale de
l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement

Tél : 03 81 21 67 18
Mél : odile.roque@developpement-durable.gouv.fr
17E rue Alain Savary CS 31269
25005 BESANCON cedex

<http://www.saone-et-loire.gouv.fr/>

@Prefet71_BFC

@Prefet71.BFC