



Opération dédiée à la détection des fraudes au système anti-pollution

« AdBlue »

Mardi 5 novembre 2024 – 9:00 → 12:00

Aire de contrôle de Plombières-lès-Dijon - A38

DOSSIER DE PRESSE

L'objectif de l'opération : détecter les fraudes au dispositif anti-pollution équipant les véhicules de transport routier avant l'entrée dans la Zone à Faibles Emissions (ZFE) de Dijon

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), service déconcentré du Ministère de la Transition Écologique, en collaboration avec Atmo BFC, veille au maintien de la bonne qualité de l'air et à son amélioration continue.

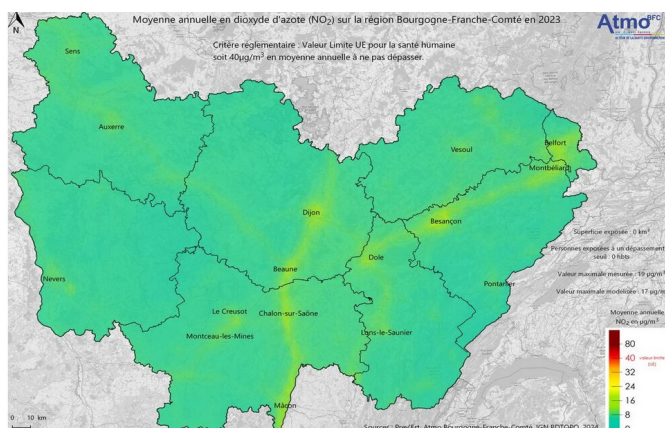
La qualité de l'air de la métropole de Dijon est bonne, puisque la valeur limite réglementaire garantissant la santé humaine n'a pas été dépassée depuis 2008 pour les oxydes d'azote, et la future nouvelle valeur réglementaire, deux fois plus drastique, est déjà respectée depuis 2019.

L'adBlue, rempart contre les émissions de polluants issues du trafic routier

L'adBlue est utilisé par les poids-lourds diesel équipés de la technologie SCR (réduction catalytique sélective). L'adBlue, qui permet de réduire les émissions de NOx (oxydes d'azotes dont le NO₂ et le NO), est un mélange composé d'eau et d'urée. Injecté directement dans la ligne d'échappement en amont du catalyseur, il permet, à partir de 250°C, de décomposer les NOx en gaz de l'air à savoir l'azote et vapeur d'eau.

Ce procédé permet de répondre aux normes Euro IV, V et VI pour les poids lourds et à la norme Euro 4 pour les véhicules légers. Il est rendu obligatoire par la réglementation européenne relative aux émissions de polluants par les véhicules.

Les oxydes d'azote présent dans l'air que nous respirons sont principalement la conséquence du phénomène de combustion 'œuvre dans les moteurs des véhicules. De fait, le secteur des transports routiers est responsable de près des deux tiers de ces émissions en région Bourgogne-Franche-Comté (65%). Le dioxyde d'azote se concentre le long des axes routiers et dans les centres urbains.

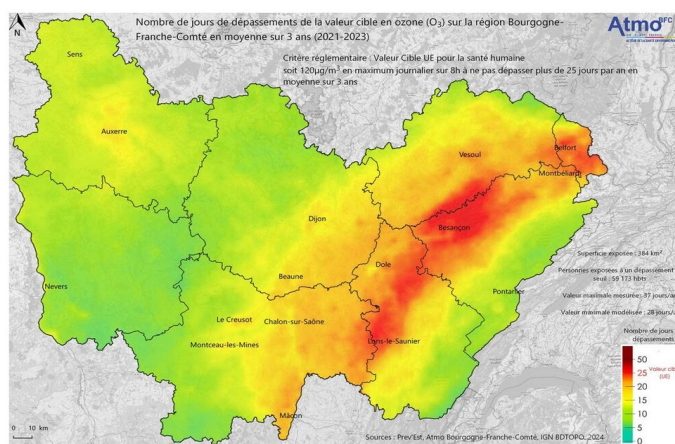


Le dioxyde d'azote est un gaz irritant qui pénètre profondément dans les voies respiratoires. Il peut entraîner différentes pathologies : hyperréactivité bronchique chez l'asthmatique, accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant...

Le dioxyde d'azote participe également au phénomène des pluies acides contribuant ainsi à l'appauvrissement des milieux naturels et à la dégradation des bâtiments.

Enfin, il contribue à la production d'ozone, polluant secondaire de l'air que nous respirons. Cet ozone résulte d'une réaction photochimique (sous l'effet des rayons du soleil et donc principalement en été) entre divers polluants (NO_x et composés organiques volatiles) présents dans la troposphère (couche de l'atmosphère la plus proche de la surface terrestre).

L'ozone est également un gaz nocif pour les voies respiratoires. Il peut provoquer chez les jeunes enfants, les personnes âgées, les asthmatiques, les allergiques ou les personnes souffrant d'insuffisance cardiaque et respiratoire des irritations respiratoires et oculaires. L'ozone a également un effet néfaste sur la végétation, sur les cultures agricoles (baisse des rendements) et sur le patrimoine bâti.



La lutte contre la fraude au dispositif AdBlue

Depuis le 1er janvier 2014 et la norme Euro VI, la technologie SCR avec Adblue est obligatoire pour tous les constructeurs.

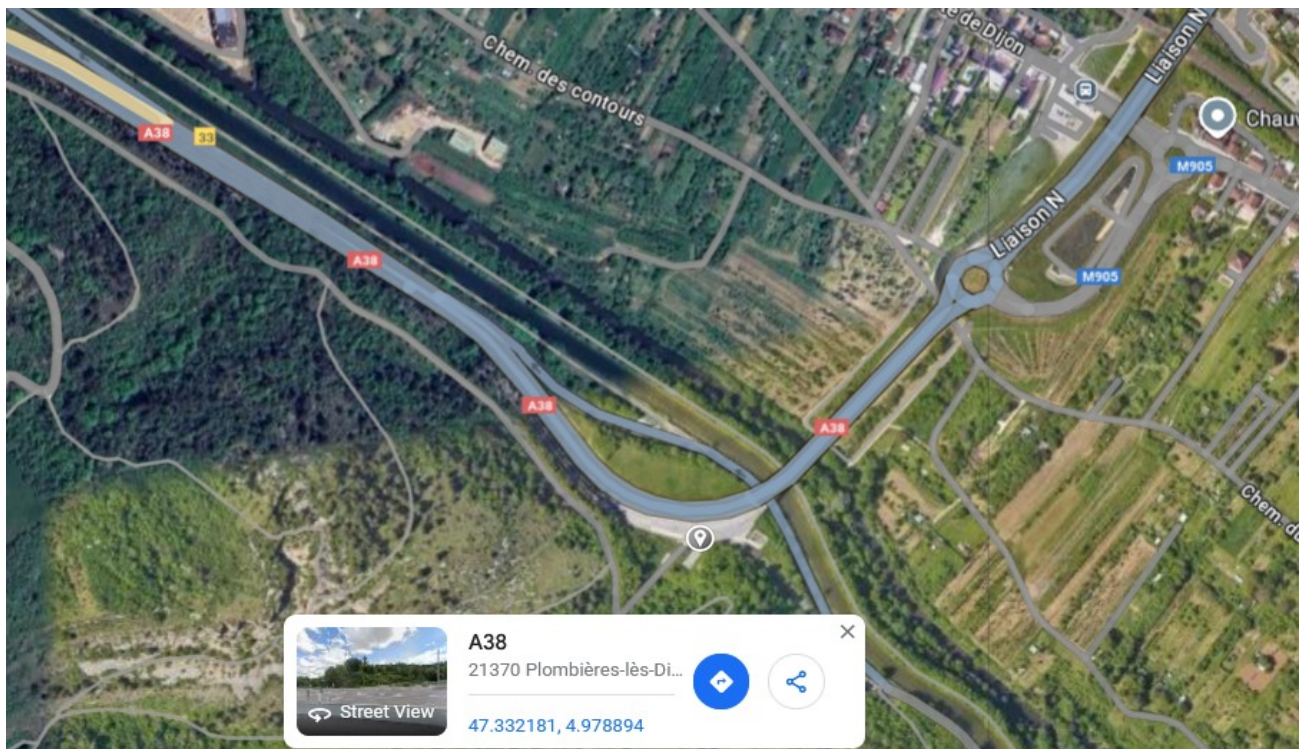
Bien que vertueux, ce système fait l'objet de fraudes pour faire l'économie de l'AdBlue. En effet, dans une recherche de rentabilité économique maximale, et même s'il convient de rappeler que la majorité des entreprises de transport s'inscrit dans une démarche respectueuse de la législation en vigueur, certaines d'entre-elles ont recours à de multiples procédés pour se soustraire au respect de ces obligations (fonctionnement sans AdBlue avec leurre du calculateur du moteur...).

Ces comportements ont une répercussion néfaste sur la qualité de l'air et d'autant plus lorsqu'ils sont commis dans les zones préservées des ZFE.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'opération de contrôle du mardi 5 novembre 2024, qui aura lieu entre 9:00 et 12:00, et sera menée par cinq Contrôleurs des Transports Terrestres et plusieurs agents du Service de la Transition Écologique de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

Ces derniers seront assistés par les gendarmes de la Brigade Motorisée de Velars-Sur-Ouche et du Groupe de Lutte Contre les Fraudes.





Lieu de rendez-vous : aire de contrôle de Plombières-lès-Dijon - A38 (sens Paris vers Dijon)

Lors de cette opération de contrôle, l'attention des Contrôleurs des Transports Terrestres sera portée sur la vérification de l'ensemble de la réglementation des transports routiers, et particulièrement la conformité avec les dispositifs anti pollution « AdBlue ».

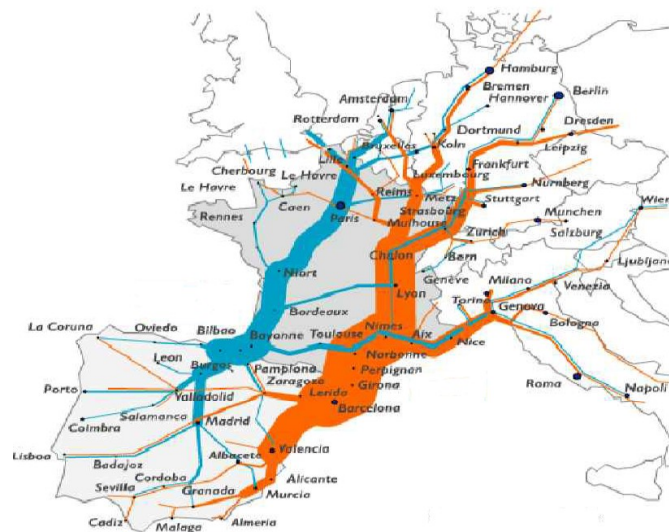
Un agent référent en matière de recherche de fraudes sera équipé d'une valise-diagnostic permettant de vérifier la conformité du dispositif anti-pollution.

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 1^{er} janvier 2024, 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...

La lutte contre la fraude au système AdBlue : un enjeu pour les services de l'Etat

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.

•

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 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, dits « 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 AdBlue