



**PRÉFET
DE SAÔNE-ET-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Contrôle des transports terrestres

Opération dédiée à la détection des fraudes

**Jeudi 23 juin 2022
Aire de la Guye (71)**

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 déplacements de voyageurs et de marchandises.

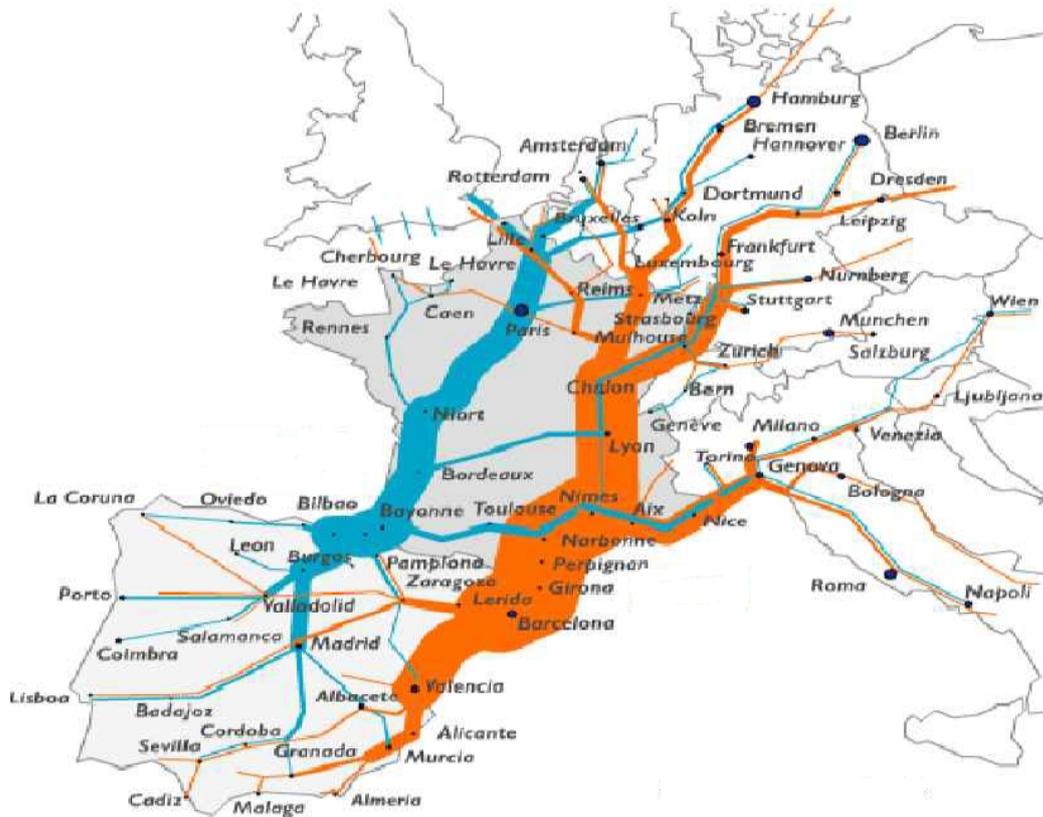
Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

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'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), chargé 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) 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.

Le chronotachygraphe est 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 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.

Tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t et tous les véhicules de transport de voyageurs de plus de 9 places, immatriculés dans les États membres de l'UE doivent être équipé d'un chronotachygraphe, sous peine de sanction.

Pour faire fonctionner l'appareil, les entreprises et les conducteurs routiers doivent être munis de cartes à puce. La conduite sans carte d'un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique est un délit.

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.

Ainsi, 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 2021, près de 23 % des véhicules étaient en infraction et 11 % de ces véhicules ont été immobilisés. 43 % des infractions portaient sur le non-respect de la réglementation sociale européenne.

En 2022, ces pratiques perdurent. L'éventail des possibilités à la disposition des fraudeurs potentiels rend indispensable des échanges d'informations réguliers entre contrôleurs au niveau national et européen.

Dans le cadre de la recherche des fraudes, l'administration centrale du ministère de la transition écologique 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, ainsi que des modifications 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 conducteurs, 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 de 30 000 € et à une peine d'emprisonnement d'un an.
Le véhicule sur lequel l'infraction est constatée est alors immobilisé jusqu'à sa remise en conformité, aux frais du transporteur.**

IV) La fraude au dispositif anti-pollution

À partir de 2006, les constructeurs de poids-lourds se sont orientés vers la technologie SCR pour être en conformité avec 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). Ce système 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 boîtiers, peu onéreux et disponibles facilement sur Internet, 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 de 7 500 €.

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

V) L'opération de contrôle du 23 juin 2022

Jeudi 23/06/2022, entre 9:00 et 12:00, aura lieu une opération de contrôle routier dédiée à la recherche des comportements frauduleux, menée par les agents de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté et assistés du Peloton Motorisé de Chalon-sur-Saône. L'opération aura lieu sur l'aire de repos de la Guye, située sur la commune de Sainte-Hélène (71), sur la Route Nationale 80.

Cette aire est équipée de panneaux à message variable qui, lorsqu'ils sont allumés, obligent les conducteurs circulant sur cet axe à sortir et à se présenter au contrôle. Il est ensuite réalisé un ciblage des véhicules présentant le plus de risques de comportements frauduleux.

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 dispositif frauduleux.

