

Rencontre Régionale du Transport Routier

Lorraine

11 décembre 2018
Port de Metz

RÉGULATION DU TRANSPORT ROUTIER

La lutte contre les fraudes au tachygraphe et au système de dépollution

Intervenant : Didier SARRAZIN, Contrôleur des Transports Terrestres
Service : ST/Pôle Régulation du Transport Routier, antenne d'Epinal



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Grand Est

Les Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT) de la DREAL :

Des spécialistes du contrôle des transports routiers



- 500 agents en France dont 52 dans le Grand Est :

✓ En Lorraine, 22 agents dont 11 agents affectés dans les antennes de METZ, 6 agents affectés à l'antenne de NANCY et 5 agents affectés à l'antenne d'EPINAL.

✓ Une activité partagée entre le contrôle des entreprises de transport locales et les opérations de contrôle sur route ciblant tous les véhicules de transport de marchandises et de voyageurs. A Noter que des contrôles sont effectués sur route en collaboration avec les contrôleurs Belges , Allemands et la douane Luxembourgeoise.

- Une expertise dans le contrôle des transports et un très large champ de compétences :

✓ Habilitation au contrôle d'une dizaine de réglementations : Code des transports, Réglementation Sociale Européenne, Code de la Route, droit du travail (lutte contre le travail illégal), formation des conducteurs ainsi que les réglementations spécifiques aux transports de marchandises dangereuses, de personnes, d'animaux vivants, de déchets...

✓ Nombreuses missions transversales telles que la formation des forces de l'ordre, l'information des usagers et professionnels, les avis à Parquet concernant les procédures dressées par d'autres corps de contrôle, l'organisation de l'examen national de l'attestation de capacité marchandise, voyageur et commissionnaire, le contrôle des centres de formations dédiés à la FIMO et FCO...

Une « Task Force » nationale anti-fraudes

- Le 15/04/2016, la création d'une "Task force anti-fraudes" est annoncée par le Secrétaire d'Etat aux Transports, Alain VIDALIES.
- La Task Force est un groupe de CTT experts en recherche de systèmes frauduleux.

Ses missions :

- Intensifier la lutte contre la fraude.
- Mutualiser les connaissances.
- Développer de nouveaux outils et techniques de contrôle.



A sa création en décembre 2016, elle comptait 16 membres au niveau national dont 2 CTT du Grand Est.

Une montée en puissance de la « Task Force » accompagnée par la DREAL Grand Est

- La TASK Force nationale s'est renforcée et comptera 40 membres en janvier 2019.
- La DREAL Grand Est sera bien représentée avec 6 membres, chacun équipé d'un outil de diagnostic.

En appui de la Task Force, chaque contrôleur est sensibilisé à la recherche des fraudes. Il bénéficie de l'aide et de la formation du référent fraudes de son antenne.

- En complément de l'action ministérielle, la DREAL Grand Est a pris l'initiative d'équiper chaque CTT d'un matériel l'aidant à la détection des fraudes au système de dépollution.
- La DGITM (Direction Général des Infrastructures des Transports et de la MER) met en place chaque année des formations ciblées sur la fraude au chronotachygraphe à destination des contrôleurs des transports terrestres

SANS OUBLIER LES MISSIONS ESSENTIELLES DES CONTROLEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES

- Lutte contre la concurrence déloyale
- Lutte contre l'insécurité routière
- Respect des règles sociales pour les conducteurs (protection des conducteurs)

MISE EN PLACE D'UNE PROCEDURE QUALITE SUR LE CONTROLE SUR ROUTE

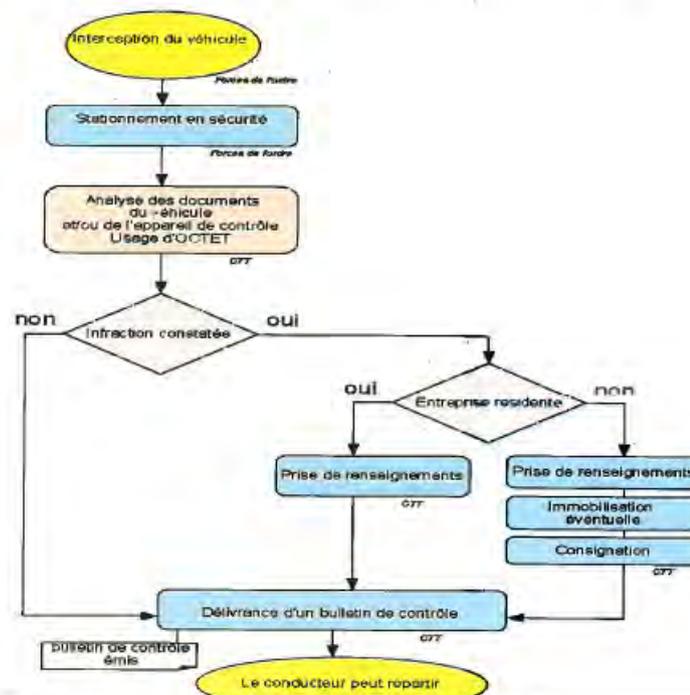
PROCEDURE QUALITE	
PR-TID 24-01 CONTROLE SUR ROUTE	Indice : 2
	Page : 5 sur 6

2.2.5. Déroulement du contrôle et délivrance des bulletins de contrôle

L'opération de contrôle s'effectue au minimum par un binôme de CTT. Le contrôleur procède au contrôle du véhicule et de son conducteur. Les modalités de déroulement du contrôle sont détaillées dans le mode opératoire afférent. Une fiche d'instruction spécifique peut servir de modèle pour la réalisation du contrôle.

Au terme du contrôle, le CTT délivre au conducteur un bulletin de contrôle.

INSTRUCTION SPECIFIQUE AUX CONDITIONS DE CONTROLE EN BORD DE ROUTE



Déroulement d'un contrôle

- Le contrôle est un processus qui peut durer plusieurs jours, de l'interception du véhicule jusqu'à la transmission du procès-verbal.
 - L'interception se fait par les forces de l'ordre (gendarmerie, police, douanes).
 - Environ 1 heure est consacrée par le CTT au contrôle de l'ensemble des réglementations.
 - En cas de suspicion de fraude, des investigations supplémentaires sont menées.
 - Une immobilisation est prononcée. Un rendez-vous est pris chez le concessionnaire de la marque pour localiser précisément le dispositif de fraude et rassembler les preuves nécessaires à l'établissement d'une procédure.
 - Les travaux de remise en conformité ne débutent que lorsque le concessionnaire obtient une garantie de paiement du transporteur.
 - L'immobilisation peut durer plusieurs jours. Dans cette attente, il convient de s'assurer que le conducteur, privé du véhicule, ait accès à des conditions d'hébergement décentes.
 - Après la remise en conformité du véhicule, le CTT se charge de l'encaissement de l'amende ou de la consignation.
 - Le cas échéant, un procès-verbal est rédigé et transmis au tribunal compétent.

MOYENS NECESSAIRES DANS LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

- Des collaborations avec des partenaires extérieurs
- Des échanges réguliers entre contrôleurs des transports terrestres mais également avec des contrôleurs étrangers
- Du matériel spécifique
- Des contrôles sur des axes routiers stratégiques

La lutte contre la fraude requiert la mise en place de collaboration

- Avec les centres agréés pour le contrôle des appareils chronotachygraphes. Ils sont les seuls habilités à remettre en conformité les appareils chronotachygraphes



- Avec les concessionnaires et agents des différentes marques de poids lourds



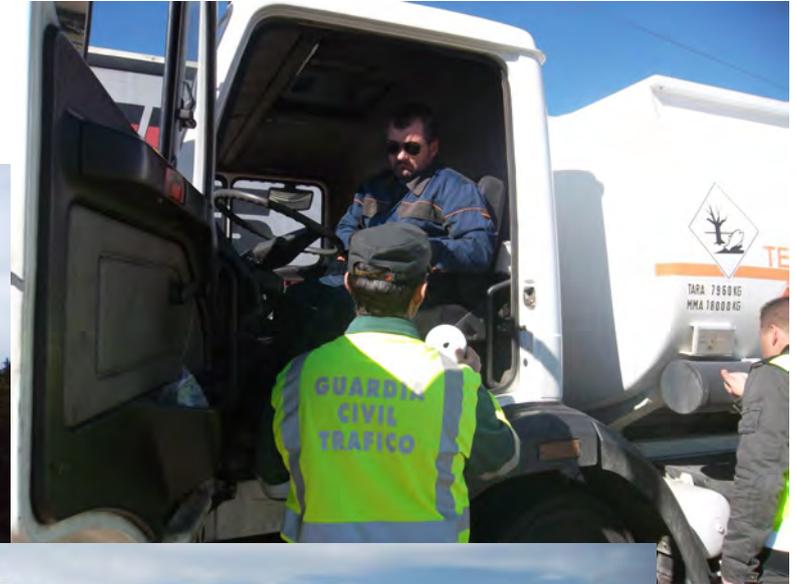
IVECO



Mercedes-Benz



Echange avec des services de contrôles étrangers



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

Moyens matériel dans la lutte contre la fraude



- La valise diagnostic poids-lourds mise en place dans le cadre de la Task Force pour la lutte contre la fraude

Multi-Diag[®]
ACTIA[®] P/N: MA006964
F/W: 16.3.0
S/N: P001689665

Date 09/03/2017 Démarrage 16:57:37 / Fermeture 17:04:44

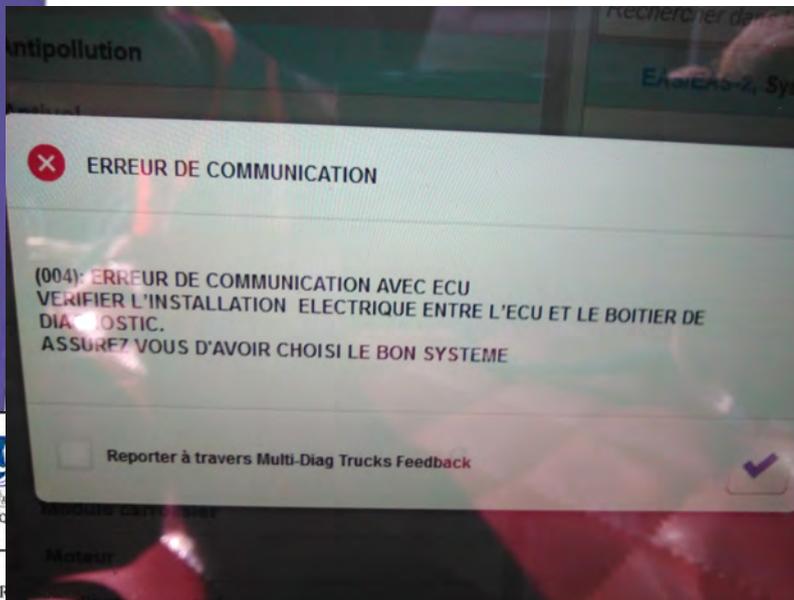
Nom du Client	CIF	N° Facture	Date	Heure
			09/03/2017	17:04:44

CAMION DAF XF105

Plaque d'immatriculation	Distance totale parcourue (km)	Heures de service	VIN
			XLRTE47MS0G010380

Autodétection des systèmes

Systèmes détectés	Présentes	Non présents	Autres	Totales
EAS/EAS-2, Système de traitement des émissions	0	1	0	1
AS Tronic, Boîtes de vitesses avec contrôle électronique	0	0	0	0
AS Tronic, Paramétrage de la boîte à vitesse	--	--	--	--
EBS 2 CAN, Système de frein électronique	0	1	0	1
DMCI, Injection Multi-contrôlée	0	9	2	11
VIC-3, Centrale intelligente du véhicule	0	1	0	1
ECAS-4, Systèmes de suspension avec contrôle électronique	0	0	0	0





Utilisation de multimètres afin de tester les faisceaux électriques des véhicules



Beschreibung	KITAS 2+ ab 10/2012	KITAS
Maximale Werte bei "normalem Sensor" und stehendem LKW	12,5 mA	6,25-6,5 mA
Minimale Werte bei "normalem Sensor" und stehendem LKW	10-10,7 mA	5,7 mA
Nach 1 Min fällt KITAS 2+ in Ruhemodus und KITAS nicht (Maximal Werte)	4+0,2 mA	5,7-6,5 mA
Nach 1 Min fällt KITAS 2+ in Ruhemodus und KITAS nicht (Minimal Werte)	2,4+0,2 mA	5,7-6,5 mA
Maximale Werte bei fahrendem LKW	11-11,5 mA	6 mA

Bedienungsanleitung KEW2500

- 1) Gerät einschalten
- 2) Taste 0 ADJ. Drücken und 2 Sekunden warten
- 3) Klemme an Leitung 1 am gelben Stecker anklemmen

- Utilisation des EPM (équipement de pesage en marche) implantés sur tous le territoire national



EPM de MURET

Heure	Arrivée	Plaque	Infraction	dépass.	Voie	Catégorie	Pays	Q.V.	Dépa.	Img
15:27:04	15:29:40		Dépassement de vitesse	13 %	1	9 - U2	FR	▲	38	
15:27:29	15:29:10		Dépassement de vitesse	7 %	1	9 - U2	FR	▲		
15:27:37	15:29:14		Dépassement de vitesse	1 %	1	5 - V2 ou U2	FR	▲	54	
15:27:40	15:29:13		Dépassement de vitesse	5 %	1	5 - V2 ou U2	FR	▲	72	
15:27:42	15:29:14		Dépassement de vitesse	6 %	1	5 - V2 ou U2	FR	▲	78	
15:27:50	15:29:27		Dépassement de vitesse	1 %	1	5 - V2 ou U2	FR	▲	31	
15:27:55	15:29:54		Dépassement de vitesse	13 %	1	33 - T283	NL	▲		
15:28:11	15:30:02		Dépassement de vitesse		1	5 - V2 ou U2	FR	▲	83	

20070508152755.002 Poids total 8,9 t (Max 40)
 08:08:07 15:27:55 Essieu 1 7,1 t (Max 13)
 Plaque (NL) Essieu 2 14,1 t (Max 13 Dép. 8 0)
 T2S3 Essieu 3 5 t (Max 10,5)
 91 km/h (Max. 80) Essieu 4 5,8 t (Max 10,5)
 Essieu 5 5,9 t (Max 10,5)

EPM 2
 Dép 31
 Région 73
 Section 7
 Sens 2

Lg. total 15,7 m (Max 50)
 Dépassement poids essieu simple 2
 Dépassement de vitesse

E2 : 14,1 t

91 km/h

T2S3

Poids par essieu (t) et distance inter-essieux (m)

Arrivée à 15:29
 Catégorie 33 - T2S3 91 km/h 38,9 t 15,70 m

Poids **Louquens**

	EPM	Statique	Ecart
Poids total	38,9t		
Essieu 1	7,1t		
Essieu 2	14,1t		
Essieu 3	5,0t		
Essieu 4	5,8t		
Essieu 5	5,9t		

SAISIR

Corrections

Plaque: /-

CORRIGER

FRAUDES A L'APPAREIL CHRONOTACHYGRAPHE

Les fraudes à la carte n'impliquent pas de modification du dispositif du contrôle. Elles consistent en l'usage frauduleux des cartes tachygraphiques de conducteur :

- Conduite sans carte insérée dans l'appareil de contrôle.



Utilisation frauduleuse des cartes tachygraphiques de conducteur

autres

Utilisation inappropriée de la fonction « hors champs ».

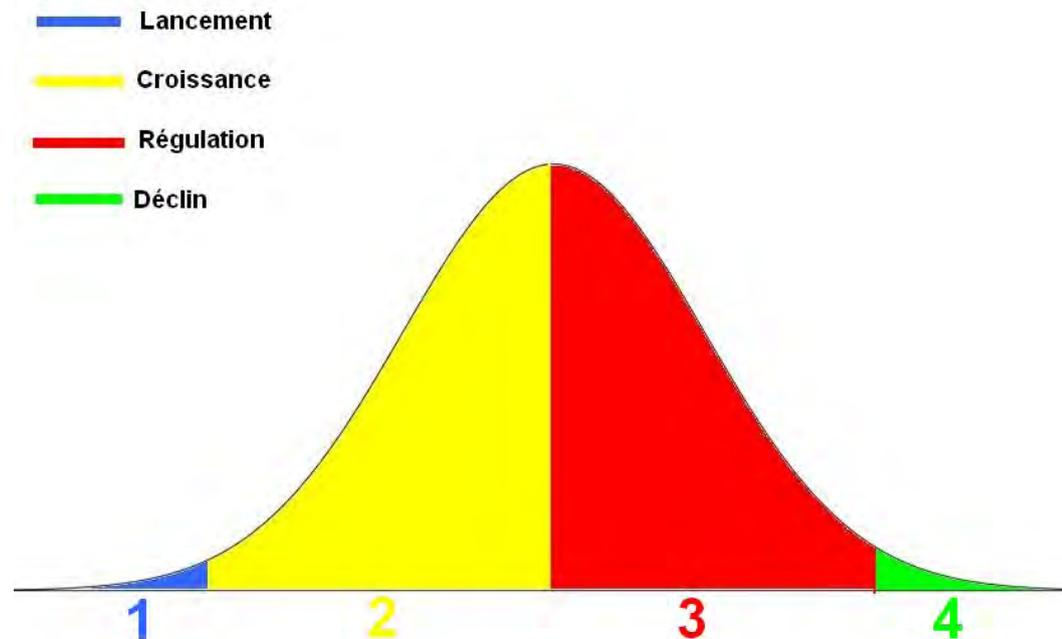
- A l'opposé, les fraudes au tachygraphe résultent de la modification, temporaire ou pérenne, du dispositif de contrôle ou de ses enregistrements.



- Lorsqu'elles détectées, les fraudes au tachygraphe nécessitent une remise en conformité aux frais du transporteur.

Cycle de vie d'une fraude

- 1) Lors de son lancement, la technique de fraude est confidentielle. Elle constitue un avantage compétitif important pour ceux qui la maîtrisent.
- 2) Ayant prouvé son efficacité et encore peu connue des corps de contrôle, la fraude se répand largement.
- 3) La fraude est démasquée et une méthodologie de contrôle efficace est mise au point. La pression du contrôle régule le phénomène.
- 4) La fraude devient désuète car elle est quasi systématiquement détectée. Certains fraudeurs se régularisent, d'autres se tournent vers une nouvelle technique de fraude.

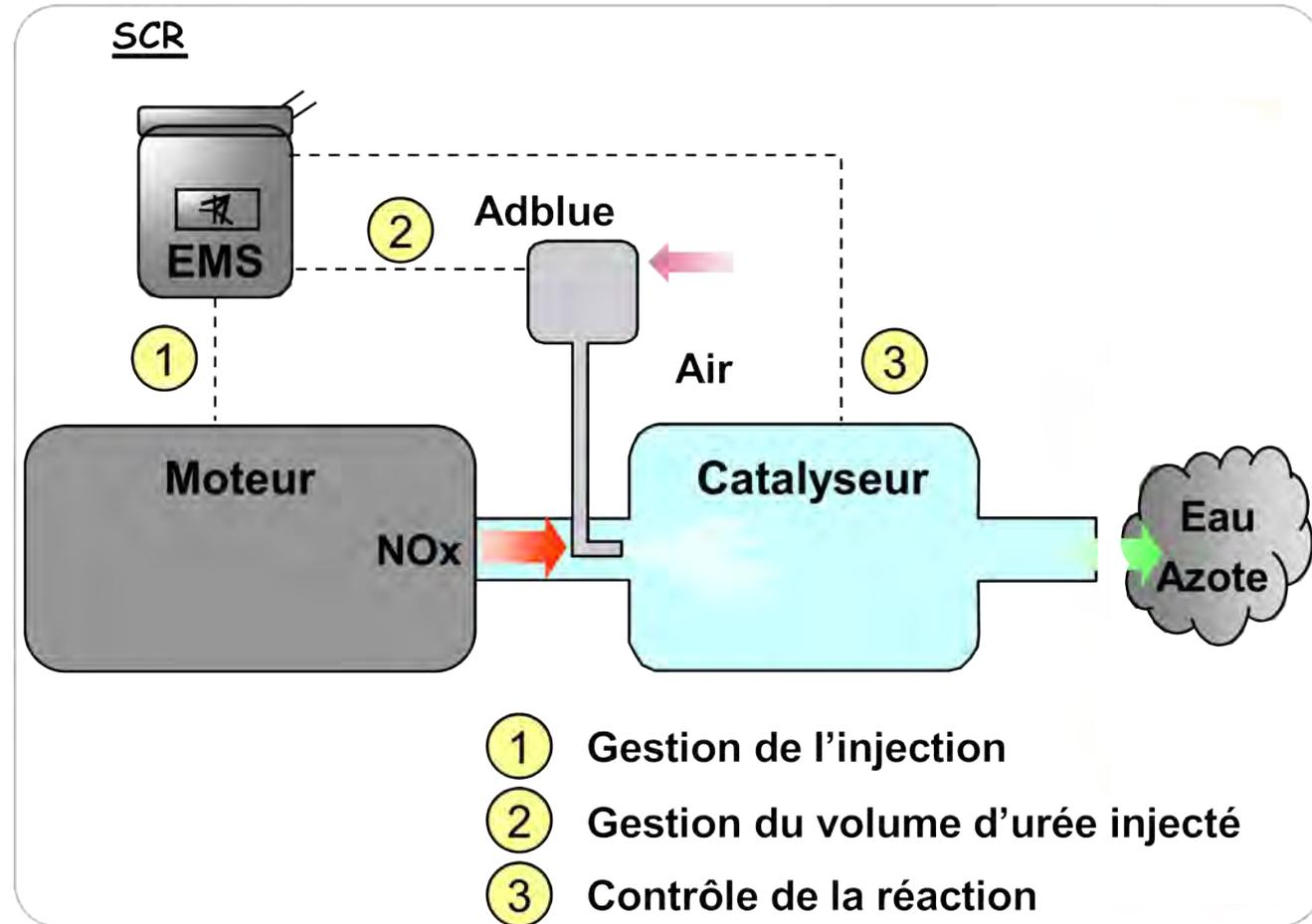


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

Systeme de depollution « AdBlue »

- Technologie employee depuis 2006 sur les PL
- Transforme à hauteur de 85 % les émissions de NOx des moteurs diesel, en eau et azote.



FRAUDE AU SYSTEME ANTI-POLLUTION

- Suivant la norme Euro du véhicule la fraude est plus ou moins complexe à détecter. De même chaque marque active différemment un mode dégradé plus ou moins rapide et contraignant
- La fraude peut résulter
 - ➔ par l'ajout d'un émulateur permettant de leurrer l'électronique
 - ➔ par la modification de la température de la sonde
 - ➔ par la reprogrammation électronique du boîtier anti-pollution
 - ➔ par le simple retrait du fusible



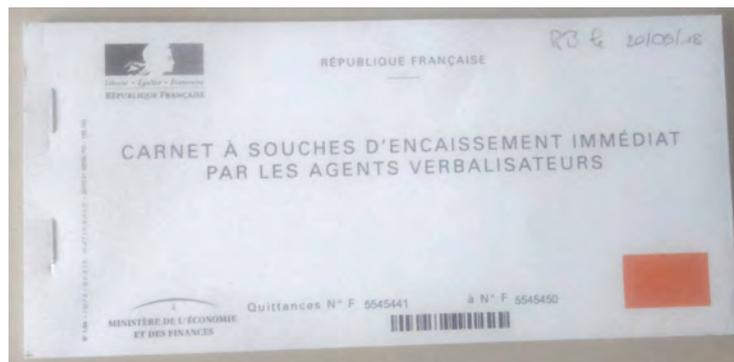
Bilan 2017 de la recherche des fraudes au chronotachygraphe et au système anti-pollution pour la DREAL GRAND EST

- Dans le Grand EST, les CTT ont détecté 225 fraudes et prélevé 536 000 € de consignations.
- En 2017, 33 fraudes au système de dépollution ont été détectées par les contrôleurs du Grand Est, pour 210 fraudes au niveau national.



Sanctions pénales et conséquences des différentes fraudes

- Immobilisation du véhicule jusqu'à sa remise en conformité (Durée moyenne de 3 jours).
- La remise en conformité se fait aux frais du transporteur (de 500 € à 7000 € pour une moyenne de 1700 €).
- Contravention allant de 90 € à 135 €.
- Consignation pour les délits pouvant atteindre 3000 €
- Les frais d'hébergement du conducteur sont à la charge de son employeur.



Où en est-on dans la régulation de la fraude à l'Ad Blue ?

- En 2017, les autorités allemandes estimaient que le système de dépollution de 20 % des poids-lourds d'Europe centrale et de l'Est était fraudé. A ce moment-là, les fraudes de 1ère génération étaient en phase de croissance.
- En réalité, dans le domaine de la fraude, il est difficile de tenir des statistiques fiables.
- En 2018, les fraudes à l'AdBlue de 1ère génération sont en phase régulation, voir même de déclin sur certains modèles de véhicules.
- La 2ème génération de fraudes est au début de la phase de croissance.
- L'action du contrôle a donc été efficace et dissuasive, en modifiant le comportement des transporteurs. La pression du contrôle devra cependant être maintenue pour réguler les fraudes de 2ème génération.

Les défis à relever

Les fraudes de nouvelles générations sont plus complexes à détecter et leurs traitements nécessitent plus de temps.

- Entretien des réseaux internes et externes aussi bien en France qu'à l'étranger avec les autres corps de contrôles européens
- Développer et se doter de nouveaux outils.

