

PRÉFET DE LA DRÔME

Préfecture
Cabinet du Préfet
Service départemental de la
Communication interministérielle

DOSSIER DE PRESSE

Opérations de contrôle du transport de marchandises sur les territoires à enjeux qualité de l'air

Jeudi 8 novembre 2018



Contact presse :
Préfecture de la Drôme : 04.75.79.29.37 – 04.75.79.29.46
pref-communication@drome.gouv.fr

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, mission Communication :
Géraldine DEROZIER – 04.26.28.64.39 - geraldine.derozier@developpement-durable.gouv.fr

1. Pourquoi ce contrôle ?

La qualité de l'air et la part du transport routier dans les émissions de polluants

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. Deux directives européennes (2008/50/CE et 2004/107/CE) assurent un cadre commun pour l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air, ainsi que pour l'information du public.

Trois polluants issus d'activités humaines sont particulièrement problématiques :

- les oxydes d'azote (NOx) sont émis lors de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs thermiques des véhicules...);
- les particules PM10 et PM2,5 sont issues de toutes les combustions. L'agriculture et les transports émettent aussi des polluants qui peuvent réagir entre eux et donner lieu à des particules secondaires ;
- l'ozone (O3) est produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants, tels que les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO) et les composés organiques volatils (COV).

L'activité de transport, et notamment le transport routier, est responsable de 60 % des émissions de NOx au niveau national, 54 % à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes¹. Si l'on compte les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires, les poids-lourds, les bus et les cars, les motorisations diesel sont responsables de 92 % des émissions d'oxydes d'azote liées au transport routier.

Le dispositif anti-pollution permet de réduire significativement les émissions

Dès 1998, l'Union européenne a adopté la norme Euro pour les véhicules lourds (normes Euro 0 à VI), afin de limiter les émissions de polluants liées aux transports routiers.

Pour les véhicules lourds de normes Euro IV (obligatoire au 01/10/2006), Euro V (obligatoire au 01/10/2009) et Euro VI (obligatoire au 01/01/2014), les exigences de plus en plus contraignantes en matière d'émissions polluantes, en particulier en matière d'oxydes d'azote (NOx), ont conduit les constructeurs à utiliser un système de traitement par réduction catalytique sélective (Selective Catalytic Reduction - SCR en anglais).

Le système SCR communément appelé « système AdBlue® » repose sur l'utilisation d'un additif (mélange eau et urée, de nom commercial "Adblue") injecté dans le système de traitement des gaz d'échappement. Cet additif est transporté dans un réservoir spécifique du véhicule qui doit être régulièrement réapprovisionné (3 à 5 l d'Adblue pour 100 l de gazole).

En cas de défaillance du système (notamment lorsque le réservoir d'Adblue est vide), le conducteur va tout d'abord être alerté de la défaillance puis, après un certain temps, le véhicule va opérer une nette réduction du couple du moteur du véhicule générant un forte gêne à l'usage (capacité d'accélération et de démarrage limitée). En complément, uniquement pour les véhicules Euro VI, après la phase de réduction du couple et sans résolution de la défaillance, la vitesse du véhicule va être fortement limitée (20 à 30 km/h).

Mais les « fraudes à l'Adblue » se développent

La fraude aux dispositifs anti-pollution est en pleine expansion. Des dispositifs de neutralisation du système de dépollution (dits émulateurs) sont proposés à l'achat, bien que la publicité soit interdite et qu'elle constitue un délit. De plus, ils sont d'un coût d'achat et d'installation relativement faibles (environ une centaine d'euros).

Ils se présentent généralement sous la forme d'un boîtier émulateur connecté à l'ordinateur de bord du véhicule qui supprime les alertes de sécurité relatives au dispositif de traitement des gaz d'échappement et neutralise l'injection d'Adblue dans le système de traitement par réduction catalytique sélective (SCR).

¹ Source : ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/agissons-pour-la-qualite-de-l-air-des-actions-a13182.html>



Photos de dispositifs de neutralisation du système de dépollution (dit « émulateurs AdBlue»)

Ainsi un véhicule Euro VI équipé d'un boîtier émulateur redevient aussi polluant qu'un véhicule Euro I commercialisé dans les années 1990 pour ce qui concerne les oxydes d'azote (20 fois plus d'émission environ).

Les objectifs d'une telle fraude sont le gain économique et, dans certains cas, un agrément de conduite différent : en effet, la consommation d'Adblue d'un véhicule lourd représente en moyenne environ 3 000 euros chaque année ; par ailleurs, la désactivation du système de traitement des gaz d'échappement va entraîner une très légère baisse de consommation de carburant et éviter tout bridage de puissance ou de couple lié à la performance de ce système.

2. L'État lutte contre la fraude à l'Adblue

Le constat du développement récent de la fraude à l'Adblue a été fait en France comme dans les autres pays européens. C'est un délit d'une extrême gravité de par son impact sur l'environnement et la santé mais aussi parce qu'elle porte atteinte à toute la profession du transport routier.

La multiplication des contrôles est le seul moyen de stopper la propagation de la fraude à l'échelle européenne.

En 2018, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a pour objectif d'organiser des opérations médiatisées sur cette thématique afin de faire connaître les enjeux et les sanctions associés à ce type de fraude. Ces contrôles seront organisés dans les principales agglomérations : Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble, Saint-Étienne et Valence, ainsi que de la Vallée de l'Arve.

Ces opérations seront menées par les contrôleurs des transports terrestres de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes en collaboration avec les forces de l'ordre, en charge notamment de l'interception des véhicules.

L'opération de contrôle du 8 novembre 2018 sur l'autoroute A7 à l'approche de Valence s'inscrit dans ce cadre.

En complément des contrôles que les services sont encouragés à mener à grande échelle, des actions visant les fabricants, les distributeurs et les installateurs de boîtiers frauduleux sont menés en liaison avec le ministère chargé de l'économie.

À noter également que le contrôle des dispositifs anti-pollution est intégré au nouveau cadre du contrôle technique périodique, entré en vigueur le 20 mai 2018.

Comment détecter les fraudes à l'Adblue ?

Le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES) a conçu et diffusé des mallettes de diagnostic électronique des véhicules et formé un groupe de contrôleurs des transports terrestres (CTT) des DREAL à leur utilisation.

Ces dispositifs sont connectés à la prise "diagnostic" des véhicules (située à proximité du tableau de bord) pour lire les informations et défauts enregistrés par l'électronique des véhicules.

L'utilisation de ces matériels, vise d'abord la détection des fraudes au chronotachygraphe (appareil d'enregistrement des temps de conduite et de repos) mais permet aussi la détection de fraudes au système de dépollution.

Les matériels sont mis en œuvre lors d'une partie des 1550 opérations de contrôle en bord de route ou sur les lieux de chargement/déchargement réalisées chaque année par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Lorsqu'une fraude est détectée sur un véhicule, celui-ci est envoyé dans un garage pour remise en conformité. Dans l'attente, le véhicule n'est plus autorisé à circuler (immobilisation).

Depuis le début de l'année 2018, une quarantaine de fraudes à l'AdBlue ont été détectées dans la région.

Quelles sont les sanctions ?

Une amende délictuelle d'un montant de 7 500 € est encourue par les fraudeurs.

L'agent de contrôle immobilise le véhicule jusqu'à remise en conformité, en général par un concessionnaire de la marque du véhicule ; le coût de cette remise en conformité peut atteindre jusqu'à 7 000 € suivant la durée d'inactivité du dispositif AdBlue et des dommages causés aux circuits du véhicule, ou si certains boîtiers électroniques du véhicule doivent être remplacés.

3. Quelques éléments sur l'action de l'État en matière de transport public routier

Le transport public routier constitue une profession réglementée pour laquelle l'État, sous l'autorité du Préfet de région, met en place une politique de contrôle visant à :

1. assurer la régulation économique de la profession, c'est-à-dire veiller à ce que les réglementations applicables soient respectées de tous, pour que les conditions de concurrence ne soient pas faussées ;
2. contribuer à la sécurité routière ;
3. faire respecter les conditions de travail pour les salariés.

Cette mission est assurée au travers de l'inscription et du suivi des entreprises de transport routier, de l'agrément et du contrôle des centres de formation pour le transport routier, de contrôles menés au sein des sièges des entreprises de transport et de contrôles menés en bord de route ou sur les lieux de prise en charge ou de dépose des passagers.

Les contrôles en entreprises et sur route, qui concernent le transport de marchandises ou de voyageurs, effectués pas tous types de véhicules (+ ou - 3,5 t) portent sur les principaux points suivants :

- la réglementation des transports : inscription au registre, licence, lettre de voiture, attestation de formation des conducteurs ;
- la réglementation des transports de cabotage : le cabotage correspond à un transport public, de la France vers la France, effectué par une entreprise non-résidente ; cette possibilité n'est offerte qu'aux transporteurs de l'Union Européenne et pour des nombres limités dans des délais ;
- la réglementation sociale européenne : respect des temps de conduite et de repos (uniquement pour les véhicules lourds) ;
- le code de la route : validité du contrôle technique et du chronotachygraphe, bon fonctionnement de certains équipements (éclairage, limiteur de vitesse, chronotachygraphe), état des pneumatiques, respect de la limitation de vitesse, respect de la charge maximale, capacité des véhicules de transport en commun, ... ;
- la réglementation sur le transport en commun de personnes : équipements de sécurité obligatoire, nombre de passagers transportés, ... ;
- le code du travail : temps de travail, conditions salariales, travail dissimulé et, pour les

entreprises étrangères, respect du droit du détachement.

Les contrôles sur route sont réalisés par les forces de l'ordre (Police, Gendarmerie), par les services des douanes, et par les contrôleurs de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). L'inspection du travail, qui réalise à l'instar de la DREAL des contrôles en entreprises, participe ponctuellement aux opérations sur route.

Chaque année, les contrôleurs des transports terrestres de la DREAL, en collaboration avec les forces de l'ordre, mènent en région Auvergne-Rhône-Alpes **1550 opérations de contrôle sur route (dont 90 dans la Drôme), permettant le contrôle de 12 000 véhicules (poids lourds, véhicules légers, autocars)**. Ces actions ont conduit en 2017 à la verbalisation de 21 % des véhicules contrôlés (363 délits et 5400 contraventions).

Ces contrôles routiers sont complétés par des contrôles menés au sein des 9 900 entreprises de transport routier de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Environ **500 entreprises sont contrôlées annuellement (dont 50 dans la Drôme)**.