

## Sélection du mois de juillet 2015

### Comment s'organise la lutte contre le vol de fret ?

#### ***Un phénomène en augmentation***

Selon Europol, c'est lors de son acheminement que le chargement est le plus exposé au vol à l'heure actuelle. La sécurisation des entrepôts et plateformes logistiques ayant eu pour effet de déplacer le terrain d'action de la criminalité organisée. L'Europe de l'Ouest est largement confrontée à cette menace dont le préjudice s'établit à 8,2 milliards d'euros par an selon Europol (INHESJ-ONDRP<sup>1</sup>, rapport 2012) qui constate que « certaines bandes bien organisées et mouvantes privilégient les vols de fret, moins risqués, et parfois même, bien plus rémunérateurs » (Le Parisien, 03/06/15). La majorité des vols de fret sont perpétrés alors que les véhicules sont en stationnement et principalement lorsque le chauffeur est au repos, la nuit. De même, ils ont eu lieu majoritairement sur une période comprise entre novembre et février-mars.

Des enquêteurs de l'OCLCO, Office central de lutte contre la criminalité organisée, ont démantelé en juin dernier une équipe de sept personnes, fichées pour des vols multiples, soupçonnées d'être à l'origine d'une ou plusieurs opérations de vols de frets ayant eu lieu récemment en région parisienne. Cette équipe n'est pas la seule à avoir été arrêtée. Selon un commissaire divisionnaire de l'OCLCO, trois à quatre autres équipes ont été démantelées dans la même période.

Outre les armes, les malfaiteurs usent désormais de matériel technologique de pointe. Une des équipes disposait d'un brouilleur d'onde. « Lorsqu'un camion transportant du fret à haute ajoutée sort de son entrepôt pour rejoindre un autre point, il est géolocalisé et suivi la durée de son parcours », selon une source judiciaire (Le Parisien, 03/06/15). Les brouilleurs d'ondes GPS sont utilisés pour faire perdre la trace du camion avant que celui-ci ne soit braqué sur une aire d'autoroute, parfois à l'aide de voitures équipées de gyrophares. Des gaz ont pu être utilisés pour asphyxier les chauffeurs qui laissent leurs vitres baissées durant la nuit.

Les biens les plus volés sont le matériel informatique, l'alimentation, les articles ménagers (vêtements, chaussures, appareils, son et images, ces deux dernières catégories ont augmenté en 2013).

#### ***Un faisceau de solution***

Face à la recrudescence du phénomène, la Direction centrale de la police judiciaire a entamé une réflexion avec les organisations syndicales représentantes des professionnels du fret afin de dégager des actions concrètes de sécurisation.

---

<sup>1</sup> ONDRP, Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales  
INHESJ, Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice

Anne E Jensen, membre suppléant du comité des transports au Parlement européen travaille sur la création d'aires de stationnement sécurisé pour les conducteurs routiers. Des sites gardiennés et dotés d'une clôture sur tout leur périmètre. 200 sites de ce type sont en prévision en Europe. Cinq sont opérationnels, dont un en France à Valenciennes sur l'A2 à la sortie 20, un en Belgique et en Grande-Bretagne, deux en Allemagne. Pour informer les sociétés de transport et leur chauffeur de l'emplacement de ces aires, le site Internet Bison-Futé va centraliser ces informations. Ces centres font partie du projet SETPOS, mais l'APRR, (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) développe également des parkings sécurisés réservés aux poids lourds sous l'enseigne Park+

Les constructeurs de véhicules organisent également la lutte contre ce fléau. Volvo Trucks, notamment, propose des systèmes de protection (Volvo Trucks, Informations presse). En collaborant avec Securitas, Trucks a lancé un service où en appuyant sur un bouton d'alarme d'urgence, le conducteur peut alerter le centre d'appel de Securitas, qui avertit à son tour l'entreprise de transports ou les services de polices locaux. Le service peut directement être contacté également avec un téléphone mobile. Une solution de sellette d'attelage verrouillable pouvant être commandée à distance, évitant que la remorque ne soit désolidarisée du camion est également à l'étude. De même qu'un autre système de protection. À l'aide d'une alarme manuelle ou d'un système déclenchant une alerte dès que le camion sort d'un périmètre géographique donné, il sera possible soit d'empêcher le redémarrage du camion, soit de réduire progressivement sa vitesse jusqu'à son arrêt définitif.

Mais les solutions ne peuvent se cantonner à la technologie. Selon une nouvelle directive européenne, chaque conducteur doit suivre au moins 35 heures de formation sur une période de 5 ans. La prévention et la vigilance restent de mise, de même que s'entourer des solutions proposées par la profession et les partenaires.

À noter que si les parkings sont mieux sécurisés, la criminalité ICT (Information and communication technology) risque d'augmenter. De faux acheteurs placent des commandes et conviennent ensuite avec le transporteur d'une autre adresse de livraison. Europol met également en garde contre une nouvelle forme de criminalité du transport : le cheval de Troie, où les criminels se cachent dans des caisses marquées « fragiles » et passent à l'action une fois que ces dernières sont chargées.

En dehors des solutions technologiques, c'est l'homme qui restera au cœur de la lutte contre cette criminalité. Les protections technologiques des camions laisseront les chauffeurs en première ligne contre les criminels. Ils sont les plus vulnérables et l'accent doit être mis sur leur sensibilisation et leur protection. Ils peuvent parfois être soudoyés, mais ils peuvent aussi être menacés et leurs employeurs doivent mettre en place les mesures d'investigations nécessaires à la protection de leurs salariés.