

La carte conducteur routier obtenue par fraude

Un angle mort du transport routier by Thierry COLOMAR – AFD.

Derrière le volant d'un poids lourd de 40 tonnes, il y a une pile de documents réglementaires. Le permis C ou CE, la carte conducteur chronotachygraphe, la carte de qualification CQC. Trois sésames distincts. Et pour obtenir les deux derniers, le point de départ, c'est le permis de conduire.

C'est là que tout commence. Et c'est là que la fraude s'infiltré.

Comment ça marche, en pratique

La carte conducteur chronotachygraphe et la carte CQC (Carte de Qualification Conducteur) ne se délivrent pas sans permis valide. Le processus passe par HubProTransport, la plateforme d'IN Groupe (filiale de l'Imprimerie Nationale). Lors de la demande, le conducteur renseigne les informations inscrites sur son permis de conduire et en fournit une copie recto/verso.

Le système vérifie la cohérence des données saisies avec le Système National du Permis de Conduire. Si le permis présenté est frauduleux mais a passé les mailles du filet, la carte conducteur suit mécaniquement. Le conducteur repart avec un document officiel parfaitement en règle, bâti sur une fondation pourrie.

Deux catégories de faux permis. Deux logiques de fraude différentes.

L'erreur fréquente, c'est de croire que le problème vient surtout des permis extra-européens. C'est vrai en partie. Mais les permis européens sont tout autant concernés.

Les permis extra-européens

Il est assez fréquent que soient contrefaits ou falsifiés des permis de conduire délivrés par des pays hors Union européenne. Ceux qui utilisent ce genre de faux documents partent du principe que les policiers ou les gendarmes ne sauront pas faire la différence entre un vrai et un faux permis d'un pays géographiquement éloigné de la France. Plus le pays émetteur est distant ou peu familier des contrôleurs, plus la détection est difficile.

Les permis européens contrefaits

Depuis le 1^{er} janvier 2013, tout nouveau permis de conduire européen est aux normes européennes : support en polycarbonate, au format d'une carte de crédit (ID1), certains supporte des éléments de sécurité, ce qui le rend plus sécurisé et plus complexe à frauder. Difficile à reproduire de toutes pièces, mais pas impossible.

Reconnaître un faux permis présenté dans son nouveau format reste difficile à l'oeil nu. L'utilisation de matériel de détection de fraude documentaire est nécessaire.

Des réseaux organisés s'en chargent, et ils ciblent précisément des pays dont les permis sont reconnus de plein droit en France. La preuve concrète : un trafic de faux permis de conduire grecs a été jugé au tribunal correctionnel de Rouen. Le cerveau du réseau, depuis la Grèce, fabriquait les faux permis et les expédiait en Europe et en Afrique.

Entre 2015 et 2018, les transactions ont été estimées à 90 000 euros. Des permis européens en apparence parfaitement valides, acceptés sans friction dans toute l'UE, y compris comme base pour demander une carte conducteur sur HubProTransport.

La particularité du permis européen falsifié, c'est précisément qu'il n'éveille pas la méfiance. Un contrôleur qui voit un permis grec, polonais ou roumain au format standard ne va pas nécessairement approfondir la vérification. Les autorités ne distinguent souvent pas ces permis, surtout lorsqu'il s'agit de permis étrangers contrefaits.

La troisième catégorie : les obtentions indues

Il y a un cas encore plus pervers que le faux permis : le permis officiellement délivré par un État, mais obtenu sans passer les examens.

Les vrais-faux permis sont délivrés par des agents de l'État de manière illégale. Les documents sont matériellement "vrais"... mais leurs titulaires n'ont pas passé l'examen.

C'est la fraude la plus difficile à détecter, parce que le permis est réel. Les données sont dans les fichiers officiels. HubProTransport valide sans problème. La carte conducteur est émise. Et on retrouve au volant d'un poids lourd quelqu'un qui n'a jamais conduit dans les règles, avec tous les documents qui prouvent le contraire.

Ce type de fraude se produit dans plusieurs pays de l'UE dont les systèmes de contrôle aux examens sont moins robustes. Un conducteur achète son permis C via un réseau local, rentre en France, demande sa CQC après une FIMO validée par un centre de formation complaisant, et il est en règle sur le papier.

L'ampleur du phénomène

En 2013, Manuel Valls avait indiqué qu'environ 10% des permis de conduire en circulation étaient falsifiés, soit plus de 3 millions de conducteurs bénéficiant d'un droit de conduire illégal. Ce chiffre date d'avant la réforme du permis sécurisé. Le nouveau format a réduit la fraude sur le permis français, mais a déplacé l'activité des réseaux vers les permis étrangers, européens compris.

Pour le transport routier spécifiquement, la pression économique aggrave tout. Obtenir un permis C ou CE en France coûte entre 3 000 et 5 000 euros, hors formation FIMO obligatoire. Un permis européen contrefait ou acheté via un réseau local dans un pays moins contrôlé : quelques centaines à quelques milliers d'euros. L'écart crée mécaniquement une demande.

Ce que dit la loi

Les sanctions sont cumulables et sévères.

- Conduire avec un faux permis : 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende, avec confiscation possible du véhicule.
- Utiliser une carte conducteur non conforme ou ne lui appartenant pas : 6 mois d'emprisonnement et 3 750 € d'amende.
- Falsifier des données liées au chronotachygraphe : 1 an d'emprisonnement et 30 000 € d'amende, avec immobilisation immédiate du véhicule.
- Les faussaires qui fabriquent et délivrent les faux permis s'exposent aux mêmes sanctions que ceux qui les achètent : 5 ans de prison et 75 000 € d'amende.

L'employeur n'est pas protégé. Il peut être amené à recruter des conducteurs qu'il considère aptes à conduire des véhicules sur la base de documents contrefaits et engager ainsi la responsabilité de l'entreprise en cas d'accident.

Les failles du système de vérification

Pour un permis français, la vérification via le fichier national est quasi-instantanée lors d'un contrôle. Pour un permis européen d'un autre État membre, la vérification passe par EUCARIS, le système européen d'échange d'informations sur les véhicules et les permis de conduire. Ça fonctionne — mais pas en temps réel sur le bord de la route. En cas de suspicion sur un permis étranger, les forces de l'ordre emmènent le chauffeur au poste pour des vérifications plus détaillées, et le permis est soumis à l'examen du bureau des fraudes documentaires.

Sur HubProTransport, le scan d'un permis européen falsifié qui a passé les contrôles frontière peut très bien valider la demande de carte conducteur. Le système ne dispose pas d'un accès en temps réel aux fichiers de chaque État membre pour authentifier chaque document.

La carte conducteur peut être retirée ou suspendue si elle a été obtenue sur des fausses déclarations — mais encore faut-il que la fraude soit découverte. Si le permis de base est un faux européen de qualité, le délai entre l'obtention frauduleuse et la détection peut être de plusieurs années.

Ce que ça change en cas d'accident

Accident grave. Bilan lourd. On découvre que le conducteur roulait avec un permis européen contrefait et une carte conducteur obtenue sur cette base.

La compagnie d'assurance annule le contrat pour falsification de document et fausse déclaration. En cas d'accident, l'assurance refuse toute prise en charge pour dommages corporels et matériels. Le conducteur assume alors personnellement tous les coûts, y compris l'indemnisation des victimes.

Pour l'entreprise de transport : responsabilité engagée, enquête ouverte, arrêt potentiel d'activité. Pour les victimes : recours au Fonds de Garantie, délais longs, couverture incomplète.

Ce que le secteur peut faire

La réglementation impose une vérification des documents à l'embauche. Mais vérifier que le document existe n'est pas vérifier qu'il est authentique. Quelques pratiques concrètes pour réduire le risque :

- Pour les permis français : extraits via l'ANTS. Les informations figurant sur la carte conducteur sont identiques à celles du permis de conduire. Une incohérence entre les deux doit alerter.
- Pour les permis européens : ne pas se contenter du document physique. Contacter des prestataires spécialisés dans la lutte contre la fraude documentaire (afd-contact@afd-fraude-detection.fr)
- Pour les formations : afd-contact@afd-fraude-detection.fr

Le permis sécurisé européen post-2013 est difficile à contrefaire physiquement. Mais "difficile" ne veut pas dire "impossible", les réseaux organisés ont les moyens, comme l'affaire des faux permis grecs le montre. Et pour les vrais-faux permis obtenus légalement dans un pays mais sans examen réel, aucune technologie documentaire ne peut détecter la fraude.

TL;DR

- La fraude au permis concerne les permis extra-européens, les permis européens contrefaits (format sécurisé compris), et les obtentions indues, permis délivrés officiellement sans examen réel.
- Le permis européen falsifié est particulièrement dangereux : il ne déclenche pas la méfiance, et HubProTransport le valide sans friction.
- Des réseaux organisés opèrent depuis l'intérieur de l'UE pour écouler ces faux en France (affaire des faux permis grecs : 90 000 € de transactions entre 2015 et 2018).
- Si le permis de base est frauduleux, la carte conducteur et la CQC qui en découlent sont obtenues sans droit, mais officiellement irréprochables.
- L'employeur engage sa responsabilité s'il embauche sur la base de documents frauduleux.
- En cas d'accident : assurance annulée, responsabilité personnelle totale.