

logistique connectée & vertueuse

Transportissimo



DIGITALISATION | TRANSITION ÉNERGÉTIQUE | LOGISTIQUE URBAINE / E-COMMERCE | RÉGLEMENTATION ET SOCIAL

Digitalisation (<https://www.transportissimo.com/category/digitalisation/>), Les thématiques (<https://www.transportissimo.com/category/les-thematiques/>)

Lutter contre le vol de carburant

📅 janvier 9, 2023(<https://www.transportissimo.com/2023/01/09/>)



Loic Fieux

(<https://www.transportissimo.com/author/loic-fieux/>)

La fréquence des vols de carburant dépend du prix de celui-ci. Le nombre de vols déclarés a ainsi doublé entre 2021 et 2022. Chez les transporteurs, la démarche en faveur d'une réduction de la consommation doit s'accompagner de mesures de protection contre les prélèvements indelicats.

Selon une enquête menée en 2015 sur une flotte de 500 camions, le vol de carburant était estimé à 1000 litres par an et par camion. Cela correspond à un bidon de 20 litres par semaine et par véhicule. La flambée du prix du carburant incite au développement des vols.

En France, la victime d'un vol de carburant ne porte généralement pas plainte. Aucune assurance ne rembourse ce préjudice et les perspectives de récupération du bien dérobé sont nulles s'il n'y a pas eu de flagrant délit. Déclarer le vol est donc perçu comme une perte de temps par les transporteurs qui doivent avant tout livrer à l'heure pour éviter d'être pénalisés par leurs chargeurs. A cela s'ajoute la sensation d'impunité ressentie en France par les voleurs car ils savent qu'ils n'y risquent pas de se faire rouler de coups. Sur ce point, les comportements sont différents au Portugal ou en Europe de l'Est où le voleur ne sort pas indemne s'il est découvert par sa victime.

Le vol est à la fois interne et externe

Les grèves qui ont provoqué la pénurie de carburant au cours de l'automne 2022 ont incité certains chauffeurs jusque-là honnêtes à prélever du carburant dans leurs réservoirs afin de « dépanner » un proche et lui permettre d'aller travailler. Après le retour à la normale de l'approvisionnement des stations-services, la mauvaise habitude perdure. Siphonner un réservoir est très facile. Des pompes « à poire » sont vendues pour quelques euros et fonctionnent par vases communicants tandis que des pompes électriques permettent de prélever de 50 litres par minute silencieusement. Un suivi précis des consommations limite le vol interne.

L'immobilisation du véhicule en cas de percement du réservoir ou de casse du bouchon est redoutée par les transporteurs. En conséquence, près de 80% des bouchons ne sont pas verrouillés. Quand ils le sont, le puits de la jauge montée d'origine, le bouchon de purge, voire les canalisations de carburant sont autant d'accès possibles au réservoir. Rouler au B100 et apposer un autocollant signalant l'incompatibilité de ce carburant avec des moteurs qui ne lui sont pas adaptés n'a d'effet qu'auprès d'un voleur qui sait lire, qui n'opère pas dans l'obscurité et qui se soucie de l'utilisateur final. Autant de conditions qui ne sont que rarement réunies en cas de vol externe.

Le profil du voleur détermine le volume prélevé

Quand le voleur est un particulier qui prélève un camion, le préjudice se limite à quelques dizaines de litres. En revanche, lorsque le vol est commis par un réseau organisé pour le recel, les moyens mis en œuvre permettent une vidange presque complète du réservoir. Des cuves de 1000 litres sur palettes sont placées dans des fourgons ou dans des semi-remorques. Le pompage du réservoir s'effectue, soit en garant le véhicule des voleurs à proximité immédiate du réservoir à prélever, soit à distance, sans hésiter à dérouler un long tuyau qui franchit la clôture de l'enceinte autoroutière où se trouve une aire de repos. Le carburant volé est revendu 1 €/litre. Le vol est donc favorisé par un prix élevé à la pompe.

Aujourd'hui, les chauffeurs d'Europe de l'Ouest ne paient plus leurs dépenses avec de l'argent liquide, mais cette pratique reste en vigueur pour ceux qui viennent de l'Est. Quand ils sont indécents, ils conservent pour eux le liquide remis par leur entreprise pour faire le plein, font celui-ci par « prélèvements » sur d'autres camions et déclarent finalement avoir perdu les justificatifs de paiement du carburant. En Afrique, la revente du carburant est tout simplement la principale rémunération du chauffeur.

Que peut-on attendre des solutions du marché ?

Le verrouillage du bouchon et l'insert anti-siphonnage risquent d'inciter à une casse qui immobilise le véhicule et accroît le préjudice. Il existe plusieurs solutions sur le marché dont celles de Fleetenergies (anciennement, AlertGasoil), de Geoloc (Fuel Sentinelle, Tank Protect, anti-siphonnage.com) ou de Securifuel (anciennement, G-Keep, *Optimum* Automotive). Selon leurs possibilités et les options souscrites, ces offres assurent les détections d'ouvertures du réservoir et de baisses de niveau suspectes, le déclenchement d'alarme et l'envoi d'alertes (horodatées et localisées) tout en étant peu exposées au brouillage. Sûr de son dispositif développé par l'électronicien Georges Evesque et amélioré depuis une dizaine d'années grâce à l'expérience du terrain, François Traoré, président de Geoloc, déclare être prêt à reprendre le matériel installé s'il ne donne pas satisfaction. Donner satisfaction consiste ici à détecter toute baisse de niveau suspecte sans déclencher des alertes injustifiées.

Une jauge ultra-précise et autonome est le cœur du système

Les jauges montées d'origine sur les camions sont relativement peu précises. Elles ignorent souvent la forme du réservoir et elles ne fonctionnent pas lorsque le contact est coupé. Une jauge d'alerte doit donc être autonome.

Complétant un bouchon avec détection d'ouverture, la jauge Geoloc est étalonnée afin de détecter des variations de niveau correspondant à 1/250^e de plein, c'est-à-dire un prélèvement de moins de 4 l dans un réservoir de 900 l. Pour être pertinente, la détection est associée à une information de position. Il

est normal que la jauge soit chahutée par une variation brusque de la charge à l'occasion du chargement d'un camion de TP sous une trémie où lors de manutentions avec circulation d'un chariot élévateur dans la semi-remorque. La compensation de la dilatation provoquée par la température ambiante ou l'arrêt avec moteur tournant sont également pris en considération. Une information précise à propos du volume effectivement présent dans le réservoir permet de le comparer avec les pleins déclarés en cas de prélèvement au moyen de bidons pendant le remplissage du réservoir.

Déclencher l'alarme ou alerter silencieusement à distance ?

L'alarme sonore et lumineuse en cas de vol de carburant n'a pas d'intérêt pour un véhicule stationné à l'écart, ce qui est fréquent dans les travaux publics. Elle se justifie si le chauffeur est à bord. Dans certains cas, l'absence d'alarme sonore est volontaire car l'alerte silencieuse par texto ou autre permet un flagrant délit. Il est également possible de déclencher une alarme avec temporisation afin que le voleur n'associe pas l'ouverture du réservoir ou le début du pompage au déclenchement de l'alarme.

L'un des facteurs d'évaluation de la qualité d'un système de protection est sa flexibilité vis-à-vis des demandes et besoins de l'utilisateur. L'intégration par API des données de l'antivol dans un autre système informatique du transport ou l'utilisation d'un boîtier télématique déjà installé sur le véhicule pour la transmission de données sont appréciables. Bien que simple en apparence, la détection pertinente d'un vol de carburant nécessite un dispositif mature, validé par l'expérience.

Crédit photo : Renault Trucks