

La SNCF veut « frapper le plus fort possible » contre la fraude

La compagnie augmente le prix des amendes. Elle procédera à plus de filtrages à l'entrée des quais

Augmentation des amendes de 35 euros à 50 euros, raccourcissement de la validité des billets, filtrage à l'entrée et à la sortie du train, expérimentation

portiques au bout de certains quais, actions « tolérance zéro » sur certaines lignes sensibles avec les effectifs de la sûreté ferroviaire, délais de recouvrement des amendes allongés de deux à quatre mois et amélioration de leur recouvrement grâce à une plus grande coopération avec les services de l'Etat... Depuis un an, la direction de la SNCF promettait un ambitieux plan de lutte contre la fraude. Elle a présenté, vendredi 20 février, un arsenal de mesures pour essayer d'endiguer ce phénomène.

Et le discours est dur, voire martial. « *La fraude n'est rien d'autre qu'un délit qui pénalise la société tout entière. Deux tiers des incivilités constatées dans les trains sont le fait de personnes qui n'ont pas payé leur billet* », tranche Alain Le Vern, le patron des TER et des Intercités chargé de ce dossier. « *Cela me fait dire qu'il faut faire preuve d'une sévérité accrue, pour-suit-il. Certes, il faut faire de la pédagogie avant. Mais ensuite, il faut frapper le plus fort possible. La seule solution contre la fraude est de mettre en œuvre des mesures carrées, simples et intangibles. Notre objectif est de l'éliminer dans les trains !* »

La fraude est relativement faible dans les TGV, avec un taux estimé à 3 % des passagers. Mais dans les autres trains, qui ne nécessitent aucune réservation, elle concerne au moins 10 % des passagers.

Pas moins de 2,5 millions de procès-verbaux ont été dressés en 2014 par l'ensemble des contrôleurs du groupe dans les trains. Et seulement un million de passa-



Quelque 2,5 millions de procès-verbaux ont été dressés en 2014 par les contrôleurs de la SNCF dans les trains. LUDOVIC/REA

L'ESSENTIEL

BILLETS

La durée de validité des billets a été réduite à sept jours, contre deux mois auparavant. Dans le sud de la France, elle a même été réduite à un jour.

AMENDE

A partir du 2 mars, le niveau des amendes sera réévalué. Si un voyageur signale spontanément son irrégularité, il doit payer 7 euros, au lieu de 4 euros, en plus de son billet. Pour les contrevenants identifiés par le contrôleur, l'amende passe, elle, de 35 à 50 euros.

CONTRÔLE

La SNCF va systématiser les contrôles à quai avant d'entrer dans le train et en organiser aussi à la sortie des trains.

PORTIQUE

A partir de 2016, déploiement de portiques, permettant une validation du ticket à distance, dans quinze gares importantes

La fraude coûterait 300 millions d'euros à la SNCF

gers ont régularisé leur situation en payant directement leur dû dans le train.

En revanche, le reste des personnes renâcent, notamment les multifraudeurs, ceux qui voyagent sans ticket, et sont verbalisés au moins dix fois de suite. La SNCF en recense quelque 22 000. C'est peu par rapport aux 3 millions de voyageurs quotidiens, mais cela lui coûte beaucoup.

Désormais, le groupe public dépense systématiquement plainte contre ces personnes : il a engagé 2 000 procédures au second semestre 2014. Et les sanctions peuvent être très dures : la peine maximale est de six mois d'emprisonnement et de 7 000 euros d'amendes.

Chaque année, selon ses propres estimations, la fraude coûterait à

la SNCF 300 millions d'euros. Et la fraude s'entend de manière large. La plus classique est le fait de ne pas payer son billet pour utiliser le train.

Mais le groupe subit également la fraude bancaire à l'achat de billet sur Internet ou la fraude aux billets électroniques, avec des « petits malins », qui annulent leur billet une fois qu'ils sont dans le train et qu'ils ont été contrôlés.

« *Trois cent millions d'euros, c'est 10 rames de TGV neuves ou 30 TER neufs* », rappelle M. Le Vern. Un message qui frappe d'autant plus les esprits que l'entreprise publique est à la peine en France.

« *Quand les caisses sont vides, que les revenus liés aux ventes de billets baissent et que les financements publics sont à l'arrêt, il faut raclez les fonds de tiroir* », rappelle un consultant spécialiste du transport public, peu étonné que la SNCF s'attaque à ce dossier.

« *C'est un vrai sujet financier pour nous*, confirme M. Le Vern. *C'est de l'argent qui manque au service public*. » D'autant que les revenus des branches voyage à longue distance et proximité ont baissé de 150 millions d'euros

en 2014 par rapport à 2013.

De toutes les mesures annoncées, celles les plus efficaces restent celles impliquant un grand nombre de personnels : les contrôleurs à quai, qui sont difficilement généralisables dans toutes les gares, et les grandes opérations de contrôle sur les lignes sensibles.

« Rasoir à trois lames »

En 2014, la SNCF a expérimenté le « rasoir à trois lames », une opération de contrôle organisée sur trois jours consécutifs dans une même gare dans le nord de l'Île-de-France. La répétition des contrôles visibles décourage souvent les fraudeurs, à en croire l'entreprise.

Reste qu'en adoptant une posture extrêmement dure et en communiquant avant tout sur le renforcement des sanctions vis-à-vis des fraudeurs, la SNCF va à rebours des politiques mises en place par d'autres compagnies de transport public, souffrant également de la fraude à grande échelle. Si la sanction est également brandie dans le transport public, le credo est plutôt de transformer le fraudeur en client.

« C'est un vrai sujet financier pour nous. C'est de l'argent qui manque au service public »

ALAIN LE VERN
patron des TER
et des Intercités

Dans diverses villes, les opérateurs testent des dispositifs innovants. Ainsi, Keolis, la filiale de la SNCF, utilise-t-elle des messages annonçant l'organisation d'une opération de contrôle deux stations avant que ceux-ci aient lieu, forçant ainsi les passagers à valider un ticket ou à quitter la rame.

La société met également en place, comme en Allemagne, des agents en civil pour repérer et contrôler les personnes qui ne valident pas leur ticket. Enfin, l'opérateur de transport propose aux resquilleurs de certaines villes de payer un abonnement en lieu et place de l'amende. ■