

**FRAUDE DANS LES
TRANSPORTS**

La grande passoire

TESTING Durant une semaine, trois de nos journalistes ont emprunté les transports en commun sans payer. Selon vous, de combien de PV ont-ils écopé ?

Lacunes et paradoxes

Qu'on ne se méprenne pas. Il ne s'agit pas ici de faire l'apologie de la fraude. Bien au contraire. L'expérience menée par nos trois reporters durant une semaine démontre simplement les lacunes et les paradoxes d'un système dans lequel on dénonce depuis des années le coût exorbitant de la resquille sans pour autant mettre en œuvre les parades susceptibles d'y mettre un terme. Un constat d'autant plus édifiant que les fraudeurs semblent souvent bénéficier de la bienveillance des usagers payants qui sont pourtant les premiers à faire les frais de ces comportements.

L'ÉDITO DE STÉPHANE ALBOUY
salbouy@leparisien.fr

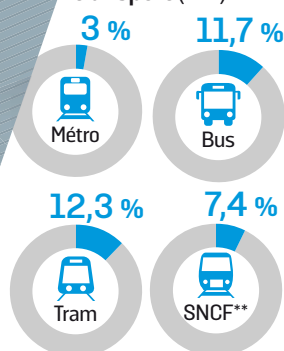
INTERACTIF

Taux de fraude dans les transports franciliens

Estimation de la fraude en France :
500 millions d'euros*
soit 1,4 million par jour.

Dont **366 M€** en Ile-de-France.

Pourcentage de fraude par mode de transport (IDF) :



(** RER B et lignes Transilien.)

Transports en commun FRAUDER C'EST TROP FACILE !

Alors qu'un nouveau plan antifraude est lancé en Ile-de-France, nous avons testé pendant une semaine les transports publics sans payer.

PAR GRÉGORIE PLESSE ET VINCENT VÉRIER

CHACQUE ANNÉE, en France, la fraude dans les transports publics coûte la bagatelle de 500 M€. Une ardoise supportée en premier lieu par la SNCF, qui enregistre un manque à gagner de 300 M€. Un vrai braquage des deniers publics qui touche les transports en commun de toutes les régions, mais surtout d'Ile-de-France. A elle seule, la région capitale perd 366 M€ par an, un million par jour ! Un fléau auquel Valérie Pécresse (LR), présidente de la région et du Syndicat des transports d'Ile-de-France, a officiellement déclaré la guerre hier. Comme nous l'avons expérimenté (lire ci-dessous), en matière de lutte contre la fraude, il y a encore des progrès à faire...

Alors, les opérateurs s'organisent. La SNCF, à qui la resquille dans les TGV coûte 200 M€ par an, a mis en

place début 2015 un plan antifraude, qui prévoit l'installation de portillons sur les quais des lignes à grande vitesse. Quatorze gares* vont ainsi être équipées à partir du printemps 2017. A Paris, la RATP veut en installer dans ses stations de tramway, le mode de transport le plus touché.

DE NOUVEAUX MOYENS

Mais l'arme principale dans cette guerre contre la fraude, c'est la loi Savary de mars 2016, qui donne davantage de moyens coercitifs aux opérateurs de transport. Les fraudeurs peuvent désormais être poursuivis s'ils donnent une fausse adresse. Le signalement de contrôleurs, qui se pratique sur certaines applications, ou l'établissement de « mutuelles de fraudeurs » sont également répréhensibles.

D'autres mesures se font encore attendre, les décrets d'application n'ayant pas encore été promulgués. Il s'agit de l'obligation de produire un justificatif d'identité, sans quoi vous

pourrez être retenu quatre heures en gare, ainsi que la possibilité pour les contrôleurs et agents de sécurité d'opérer en civil et armés. Les opérateurs attendent aussi la mise en place d'un droit de communication avec les administrations pour vérifier les informations données par les contrevenants. Ce afin d'améliorer le taux de recouvrement, particulièrement faible, des amendes

« Avec cette loi, les opérateurs sont armés contre la fraude », estime le député Gilles Savary (PS). Armés, mais peu soutenus : « En France, les voyageurs ont un regard bienveillant vis-à-vis des fraudeurs », regrette le Groupement des autorités responsables des transports (Gart). Pourtant, sans fraudeurs, le passe Navigo en Ile-de-France serait peut-être toujours à 70 €...

* Paris (Montparnasse, Lyon, Nord et Est), Lyon (Part-Dieu et Perrache), Aix-TGV, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rennes, Le Mans, Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

PAS UNE SEULE AMENDE !

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

CINQ JOURS, aux heures de pointe comme en période creuse, une douzaine de métros sur deux lignes, la 13 et la 12, quelques arrêts de tram sur le T8, deux voyages en bus, trois trajets de RER sur la ligne D, et... pas une seule amende ! C'est le bilan – purement comptable – de ma semaine de fraude dans les transports franciliens. Une économie de plusieurs euros à la clé, certes, mais quelques frayeurs et un sentiment d'ensemble désagréable.

Dans le métro, entièrement équipé de portiques, il m'a fallu

adopter deux stratégies. Sur les portiques tournants, faire passer mon sac en dessous, enjamber, puis me glisser entre les deux battants de la porte. Sur les portes coulissantes, attendre quelqu'un et me glisser rapidement derrière lui. Deux passages compliqués qui expliquent sans doute que, dans le métro, je n'aie croisé quasiment aucun autre fraudeur au cours de ma semaine de resquille.

Ce fut beaucoup plus facile, en revanche, dans les trams, les bus et la plupart des gares RER. Pas de portique, pas de limite : on entre comme dans un moulin. Tout juste garde-t-on la tête levée, à guetter l'arrivée de contrôleurs à chaque arrêt. Je n'en croiserai pas. La seule frayeur, en gare de Saint-Denis, fut causée par des agents de sécurité dans la salle des pas perdus. Mais ils ne sont pas en charge de la verbalisation. Je suis donc passé sans valider mon ticket. Comme à chaque fois, en baissant la tête pour fuir les regards désapprobateurs...

UNE SEMAINE AUX AGUETS

PAR JILA VAROQUIER

JE NE PENSais PAS, en débutant la semaine, que je serais tant aux aguets durant mes voyages. Comme ce premier bus, où je me surpris à vérifier à chaque arrêt qu'aucun contrôleur ne monte. Ou ce trajet par le métro, le jour 2, que je rallonge, préférant éviter la correspondance entre les lignes 1 et 14 à Gare-de-Lyon. Ces portiques aux portes coulissantes sont infranchissables. Contrairement aux tourniquets. Là, je passe sous la barre, me faufile entre les battants de la porte pour entrer dans le métro et je suis tranquille jusqu'à la sortie. Enfin, c'est ce que je

croyais. Arrivée à 21 heures à ma station, en bout de ligne 1, plus rien à craindre, me dis-je ! Puis j'entends des voix, en haut de l'escalier : « Contrôle du titre de transport, s'il vous plaît. » Par réflexe, je fais demi-tour, croisant le regard compatissant d'un autre voyageur. Et puis, non, nouveau demi-tour. Pas le temps de reprendre le métro pour sortir à la station suivante et revenir à pied. Je colle mon téléphone à l'oreille, feins une discussion et prends mon portefeuille dans l'autre main. En croisant les doigts qu'il me reste. La chance est avec moi. Les contrôleurs sont occupés avec un usager énervé et je peux passer. Je ne les reverrai plus, malgré ma dizaine de métro, autant de bus, les six RER et les deux trams utilisés les jours suivants. Quant à la technique, j'ai fini par demander l'aide des autres usagers pour passer avec eux, en prétextant l'oubli de mon passe Navigo. C'est plus discret et moins acrobatique. En tout cas, je n'ai croisé que peu d'autres fraudeurs cette semaine...





En Ile-de-France, la fraude dans les transports en commun coûte 366 M€ par an, soit un million par jour.

« Notre simple présence est dissuasive »

François Wieber, « patron » des contrôleurs de la RATP

PAR JILA VAROQUIER

IL EST À PEINE 11 HEURES, hier, quand une équipe de six contrôleurs de la RATP entre dans la rame du T 3a à Porte-de-Vincennes. « Vous verrez, il n'y a pas beaucoup de fraudeurs quand on est en tenue », sourit Rachel, chef d'équipe. Si ce n'est ceux qui n'ont pas validé leur titre et risquent 5 € : « L'amende a du mal à être comprise par les usagers », reconnaît Armelle. Les autres fraudeurs, eux, ont déjà pris la poudre d'escampette, dès le premier arrêt.

« On ne peut pas contrôler tout le monde ni être partout. Même si chaque jour, il y a un contrôle quelque part sur le réseau, détaille François Wieber, directeur de l'unité service contrôle client. Notre simple présence est dissuasive. Les gens quittent le réseau ou

achètent un ticket.

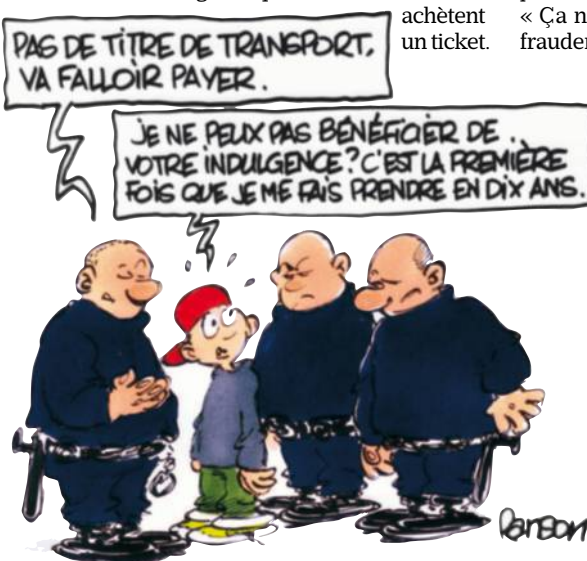
C'est aussi ça, l'objectif. » L'équipe quitte le tram pour un bus. En ces heures creuses, peu d'usagers : « On évite les heures de pointe parce qu'on ne peut pas circuler dans les rames bondées, et aussi parce qu'on ne pourrait pas veiller les uns sur les autres », poursuit Rachel, rappelant le coup de poing qu'une de ses collègues a reçu récemment.

Tous l'assurent, il n'y a pas de profil type du fraudeur : « On croise le costard-cravate qui dit ne pas avoir eu le temps, celui qui n'a pas les moyens de payer, le militant qui estime que les transports doivent être gratuits ou encore celui qui a calculé que payer une amende est plus rentable qu'un abonnement annuel. »

Place d'Italie, ils retrouvent des contrôleurs en civil pour une opération à la sortie des bus. René, un usager, attend pour monter dans le véhicule : « Ça nous arrive à tous, de frauder, avoue-t-il. Par exem-

ple, le 1^{er} du mois, quand il y a trop de monde pour renouveler l'abonnement. Il faut des contrôleurs, sinon personne ne paierait. »

Comme cet homme qui accepte l'amende avec le sourire : « Je ne prends jamais de ticket, assure-t-il en aparté. Je suis demandeur d'asile, ça fait six ans que j'attends une réponse, on me doit la gratuité des transports. » Un peu plus tard, une autre dame peine à donner son adresse : « Je ne sais plus où j'habite, je perds un peu la tête », répète-t-elle, avant de sortir un billet de 5 €. « Les gens sont de très bons comédiens », raconte Cindy, qui liste quelques anecdotes cocasses. Ceux qui tombent d'un coup, feignant un malaise, voire une crise d'épilepsie. Ceux qui prennent un air affolé, expliquant avoir perdu leur portefeuille. Ou cette autre dame qui présente son passe avec la photo d'un homme, affirmant... qu'elle avait changé de sexe.



Place d'Italie à Paris (XIII^e), hier, une équipe de la RATP contrôlait les passagers à la descente des bus.

MA TECHNIQUE : LE SOURIRE

PAR GRÉGORIE PLESSE

APRÈS UNE SEMAINE au cours de laquelle j'ai emprunté cinq fois le bus, douze fois le métro et quatre fois le RER, force est de constater que frauder n'est pas beaucoup plus compliqué que quand j'avais 14 ans... D'une part, parce que les contrôleurs sont peu visibles – je ne les ai croisés qu'une seule fois, à gare de Lyon – et d'autre part, parce que les voyageurs « honnêtes » sont extrêmement tolérants envers les fraudeurs.

Je me suis en effet imposé durant cette semaine de ne jamais sauter par-dessus un tourniquet et de ne jamais « forcer le passa-

ge » avec un client disposant d'un titre de transport. Pour frauder, j'ai donc systématiquement demandé, poliment et avec le sourire, à passer avec un voyageur honnête. Et à chaque fois, c'est passé comme une lettre à la poste. Au point même qu'un soir, en prenant la 13 à Mairie-de-Saint-Ouen, une dame est même allée jusqu'à me donner un ticket (demi-tarif, mais quand même !).

Sur un plan plus personnel, frauder, c'est un peu plus difficile à assumer à 33 ans qu'à 14... Et je me suis senti un peu honteux toute la semaine, à mendier mon passage de tourniquet ou à monter dans un bus, sous le regard noir du chauffeur qui ne m'a pas entendu valider... C'est en creux le principal enseignement de cette semaine : en dehors des personnels SNCF et RATP, les autres, et notamment ceux qui paient pour se déplacer, semblent se fier totalement des fraudeurs. Au point, bien souvent, de même leur faciliter les choses...

A Marseille, les portillons laissent les contrôleurs SNCF sceptiques

DE NOTRE CORRESPONDANT
MARCLERAS
À MARSEILLE (BOUCHES-DU-RHÔNE)

OFFICIELLEMENT, la direction de la SNCF Paca n'a pas encore tiré le bilan de l'expérience. Durant trois mois, de janvier à mars derniers, l'entreprise avait installé deux portillons sur des quais de la gare Saint-Charles de Marseille. L'objectif était de laisser accéder aux trains uniquement les voyageurs munis d'un billet.

« Le résultat n'a pas été très brillant », estime un contrôleur marseillais, qui ne souhaite pas être nommé. Il évoque des « dysfonctionnements fréquents de ces appareils. Pour monter dans un train, il fallait juste présenter un billet pour la

gare suivante. Sur un TGV, il suffisait d'acheter le ticket le moins cher, pour Aix-en-Provence, par exemple, et rien n'empêchait ensuite de descendre à Lille ». Pour cet agent, c'est clair : « S'il n'y a pas de contrôle à bord des rames durant le trajet, ces portillons ne servent pas à grand-chose. »

DES CAMÉRAS EMBARQUÉES

La direction régionale de la SNCF emploie 700 contrôleurs et affiche une baisse de la fraude de 2,6 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur cette année. Mais son projet de favoriser dès l'an prochain les équipes mobiles d'intervention (une quinzaine d'agents) tout en faisant circuler des TER de la ligne Marseille-Aix sans con-

trôleur à bord inquiète. « C'est étrange de vouloir combattre la fraude avec moins de personnel. C'est une simple mesure d'économie qui ne permettra pas de s'attaquer à la fraude habituelle des TER, estime Bernard Cintolesi, délégué FO des contrôleurs Paca. Pourtant, le travail des contrôleurs rapporte à la SNCF. »

Outre la lutte contre la fraude, la région Paca a fait de la sécurité dans les trains son autre axe majeur. Après avoir installé en mai des portiques expérimentaux à la gare des Arcs (Var), Christian Estrosi, le président de la région, a annoncé hier 44 M€ d'investissement, avec 1 300 caméras embarquées dans les TER et d'autres installées dans les gares.