



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RATP

Question écrite n° 28707

Texte de la question

M. Lionel Tardy demande à M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, de lui donner des indications sur les différents types de fraude dont sont victimes la SNCF et la RATP, ainsi que le coût total de ces fraudes pour les années 2011 et 2012. Il souhaite également connaître les montants consacrés par la SNCF et la RATP à la lutte contre les fraudes.

Texte de la réponse

La fraude dans les transports en commun constitue une nuisance à la qualité du service public, une perte de recettes pour l'exploitant de service de transport et génère un sentiment d'insécurité et d'injustice parmi les voyageurs. Les types de fraude au titre de transport rencontrés à la SNCF portent sur les moyens de paiement lors de l'achat d'un billet, une réduction non justifiée, le non compostage, l'absence de titre de transport et un billet ne correspondant pas au trajet. Le coût annuel de la fraude pour la SNCF est estimé à environ 300 millions d'euros, ce chiffre étant relativement stable d'une année sur l'autre. Afin de lutter contre ce phénomène, la SNCF a mis en place diverses mesures, notamment contre les escroqueries, avec une veille accrue sur les ventes des titres de transport par internet et les fraudes aux abonnements. Pour lutter contre la fraude pendant le voyage, une organisation efficace a été mise en place reposant sur le déploiement de moyens spécialisés de type « équipes volantes » appartenant au service interne de sécurité, la surveillance générale (SUGE), qui assurent une assistance renforcée en heures de pointe et une présence visible sur l'ensemble des gares en heures creuses. A ces agents des équipes mobiles s'ajoutent les 10 000 contrôleurs qui ont également en charge d'autres missions que celles du contrôle des titres de transport telles que la sécurité ferroviaire pour prévenir tout risque d'accident ou de dysfonctionnement pendant le voyage, l'accueil et l'information des voyageurs ainsi que la verbalisation pour d'autres infractions à la police des transports. Parmi ces 10 000 contrôleurs, 1 600 d'entre eux ne mènent que des actions anti-fraude (groupes de contrôle transilien et équipes d'assistance partout en France) dont la masse salariale représente 95 millions d'euros par an. Par ailleurs, la SNCF mène des campagnes de communication ciblées notamment sur la falsification des titres de transport, les réductions non justifiées ou sur l'échange de titres après voyage. Les types de fraude au titre de transport rencontrés à la RATP portent notamment sur une réduction non justifiée, le non compostage ou l'absence de titre de transport. Le coût annuel de la fraude pour la RATP atteint 100 millions d'euros en 2012, ce chiffre variant peu d'une année sur l'autre. Le taux de fraude sur le réseau de surface (bus, tramway) pour un jour ouvrable est, en moyenne, deux fois plus important que celui dans le métro et plus encore par rapport au RER dans Paris intra-muros. Afin de lutter contre ce phénomène, la RATP organise sa politique de lutte anti-fraude autour de deux axes majeurs, d'une part, un système billettique performant autour du passe Navigo tant en matière de support (passe sans contact) que d'équipement de contrôle (valideurs) et de fermeture des réseaux (ligne de contrôle physique et portillon sur les réseaux ferrés). D'autre part, la RATP mène une politique de contrôle itinérant concentré dans les zones à fort flux de fraudeurs, soit 140 points prioritaires en Île-de-France situés principalement au nord et nord est et dans l'est et le sud est de la capitale. Ainsi, ces zones font l'objet

d'une présence quotidienne et pérenne des contrôleurs dans près de 47 lignes de bus et tramways, 46 gares et 47 stations de métro. Enfin, la RATP mène des campagnes de communication notamment contre les incivilités, ce qui contribue à lutter également contre la fraude. Par ailleurs, des actions conjointes des agents des services internes de sécurité, la SUGE à la SNCF ou le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) à la RATP, et des forces de l'ordre de la police et de la gendarmerie nationales ou des polices municipales amplifient la visibilité des personnels et sécurisent les lieux. Cette approche multimodale et territoriale instaurée depuis 2009 se poursuit et se consolide. La nouvelle stratégie nationale de prévention de la délinquance, pilotée par le secrétariat général du Comité interministériel de prévention de la délinquance 2013-2017, prévoit de développer et d'améliorer ces partenariats. Ainsi, dès octobre prochain, un groupe de travail réunissant des représentants des autorités organisatrices de transport, des opérateurs de transport, de l'Union des transports publics et ferroviaires, de la fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) et des ministères concernés (transport, intérieur, ville) sera constitué pour formuler des propositions sur ce sujet.

Données clés

Auteur : [M. Lionel Tardy](#)

Circonscription : Haute-Savoie (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28707

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 juin 2013](#), page 5741

Réponse publiée au JO le : [27 août 2013](#), page 9125