



## 17ème législature

<b>Question N° :</b> <b>2389</b>	De <b>M. Bastien Lachaud</b> ( La France insoumise - Nouveau Front Populaire - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Primes des contrôleurs en fonction des amendes infligées	<b>Analyse</b> > Primes des contrôleurs en fonction des amendes infligées.
Question publiée au JO le : <b>26/11/2024</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/12/2024</b> page : <b>6782</b>		

### Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la politique de rémunération des contrôleurs de la RATP et de la SNCF en fonction des amendes qu'ils infligent. D'après les récentes informations parues dans la presse, les contrôleurs de ces deux entreprises publiques percevraient une part variable de leur rémunération calculée sur le montant et le nombre d'amendes données. Si M. le député ne remet pas en cause le bien-fondé de la verbalisation de potentiels contrevenants, il s'interroge sur l'excès de zèle dont pourraient user certains contrôleurs du fait du lien entre les amendes infligées et leur rémunération personnelle. Ainsi, la presse a pu se faire l'écho de la parole de contrôleurs déclarant eux-mêmes avoir commis des abus en distribuant des amendes de manière disproportionnée, motivés par un intérêt pécuniaire. Ce phénomène pourrait sans doute s'illustrer par un exemple récent, celui d'un voyageur SNCF qui s'est vu infliger une amende de 270 euros après avoir échangé sa place avec un passager en classe supérieure. Cet échange s'était fait à la demande du passager qui avait une place en classe supérieure et pour lui rendre service, ce que le contrôleur a sciemment décidé d'ignorer. Si l'entreprise a depuis présenté ses excuses et annulé l'amende, certains voient là un excès de zèle de la part du contrôleur. M. le député s'inquiète de cette politique du chiffre qui pousse à des contraventions abusives. Ainsi souhaite-t-il savoir ce qu'il compte faire pour mettre fin à cette politique de primes attribuées en fonction des amendes infligées et revaloriser le salaire fixe des contrôleurs. La question avait été initialement posée sous la XVI<sup>e</sup> législature, mais retirée du fait de la dissolution de l'Assemblée nationale, sans avoir obtenu de réponse.

### Texte de la réponse

La fraude dans les transports en commun nuit à la qualité du service public de transport, , génère un sentiment général d'injustice chez les voyageurs et les personnels et entraîne des pertes de recettes estimées à plusieurs centaines de millions d'euros par an pour le transport public, ce qui nuit aux capacités d'investissement des autorités organisatrices des mobilités dans les transports du quotidien. Pour ces raisons, la lutte contre la fraude est un objectif prioritaire de l'État, des autorités organisatrices et des opérateurs. En témoigne la récente publication du décret n° 2024 1086 du 2 décembre 2024 pris pour l'application de l'article L. 2241 2 1 du code des transports et permettant la fiabilisation des données d'identification des contrevenants, qui constitue un enjeu de renforcement du recouvrement des amendes. Face à ce phénomène présentant des impacts économiques et sociaux importants, il relève d'abord de la responsabilité des opérateurs de transport, en lien avec les autorités organisatrices des mobilités, d'établir dans les projets d'entreprise une stratégie globale de lutte contre la fraude, devant comporter un

volet contrôle, mais également d'autres dimensions, notamment une information claire et accessible à destination des usagers sur leurs droits et obligations, sur la tarification, sur la billettique et les abonnements, etc. Des voies de recours accessibles sont systématiquement mises en œuvre par les opérateurs. La mise en œuvre d'une stratégie adéquate de contrôle de la fraude dans les transports repose également sur la formation au métier de contrôleur, en particulier dans sa relation à l'usager, qui comporte des finalités diverses : faire respecter les règles de vie commune sur un réseau, être le représentant de l'exploitant, constater une irrégularité, rechercher sa régularisation et, le cas échéant, établir un procès-verbal : ce n'est qu'en dernier ressort que la démarche commerciale du contrôleur doit devenir une démarche répressive. Au titre des conditions d'exercice du métier de contrôleur, comme pour l'ensemble des autres métiers, les questions de rémunération relèvent strictement du champ de la négociation collective entre les employeurs et les organisations syndicales. Les incitations financières existent de longue date pour les personnels chargés de la lutte contre la fraude dans les transports, en coordination avec les demandes des autorités organisatrices des mobilités, mais ces primes représentent le plus souvent une part symbolique de leur rémunération, de l'ordre de quelques dizaines d'euros par mois. Face aux difficultés d'exercice du métier de contrôleur, devant faire application avec discernement d'une réglementation parfois complexe à un public d'usagers parfois marqué par la défiance, le Gouvernement a appelé les opérateurs de transport et les autorités organisatrices des mobilités à mener une réflexion approfondie sur leur stratégie de lutte contre la fraude dans les transports qui, dans son volet contrôle, doit avoir pour axe central les conditions d'exercice du métier de contrôleur. Si certains cas isolés peuvent attirer l'attention, l'immense majorité des contrôles se passent bien : ainsi, sur le réseau TGV, il y a en moyenne 4 régularisations pour 1 000 passagers, avec un nombre de procès-verbaux qui a été divisé par deux depuis le déploiement des portiques d'embarquement à quai en 2017.