

LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS



SOMMAIRE

Introduction p.3

Etat des lieux en France p.4

La fraude : de quoi parle-t-on ? p.5

Comment mesurer le phénomène ? p.7

La fraude à l'international p.8

La fraude : une particularité française ? p.9

Quelle typologie de fraudeurs ? p.10

La lutte anti-fraude p.11

La législation pour la lutte contre la fraude p.12

Les perspectives offertes p.13

Les missions de Kisio p.14



INTRODUCTION

Depuis 15 ans, **Kisio** se développe aux côtés des acteurs du **transport et du numérique**. **Pionnier des services à la mobilité**, Kisio anticipe les mutations des territoires, identifie les besoins du citoyen et réinvente la mobilité du quotidien pour créer une nouvelle liberté de mouvement. Kisio pratique une **culture de l'innovation** ouverte et collaborative qui place les usages au centre de notre réflexion et de notre action.

Référence dans le traitement, l'analyse et l'exploitation de la donnée de mobilité, Kisio publie son **tout premier livre blanc** dédié à la fraude dans les transports publics, ainsi que sa **cartographie interactive** sur le sujet.

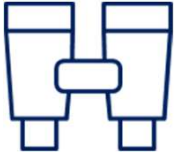
Un constat : les **manques à gagner concernant la fraude en France se chiffrent en millions d'euros par an**.

En raison des flux massifs de voyageurs sur les différents réseaux en France, la fraude est **difficilement mesurable**. De quoi parle-t-on exactement ? Qui fraude ? Quelle législation est mise en place ?

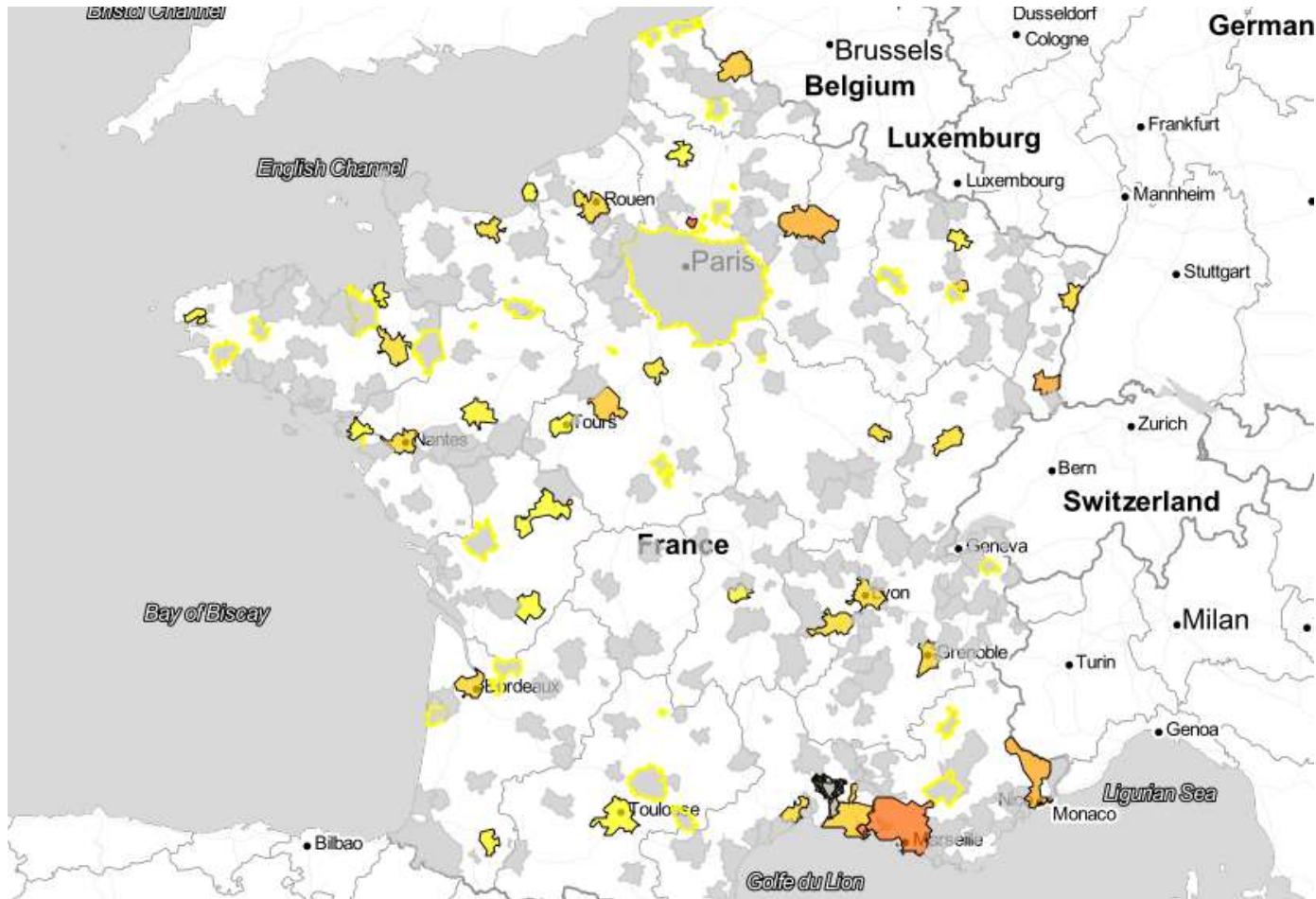
Dans ce document, **Kisio** a voulu se concentrer sur les **enjeux importants** qu'elle représente pour les opérateurs et les collectivités.

La fraude a, par ailleurs, souvent un lien avec les **incidents de sûreté**. La lutte contre la fraude est donc plus que jamais un **sujet de préoccupation** dans les transports publics en France.



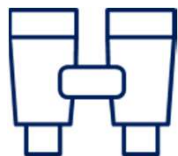


ETAT DES LIEUX EN FRANCE



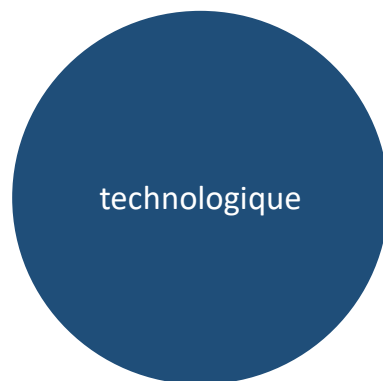
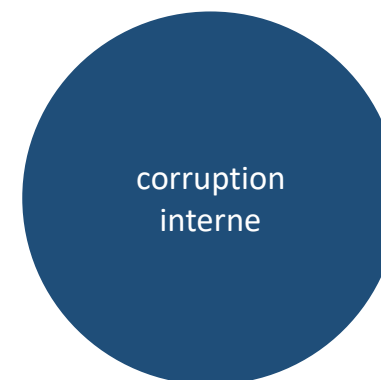
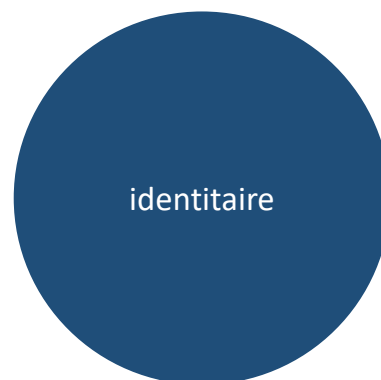
Kisio publie une cartographie interactive de la fraude dans les transports disponible en ligne :

<https://kisioanalysis.io/fraude>

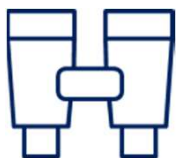


LA FRAUDE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Quels que soient les réseaux de transports (urbains, métropolitains, régionaux, nationaux), il existe différents types de fraude



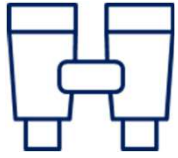
En fonction des particularités (tarifaires, socio-économique, modes de transports,...) de chaque réseau, ces termes varient.



LA FRAUDE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un travail d'homogénéisation est en cours par le Ministère des Transports sur les enquêtes, les moyens de recouvrement des contraventions liées à la fraude, et pour apporter une définition claire de la fraude.

- La **fraude tarifaire** : consiste à recourir à un tarif réduit sans avoir le justificatif correspondant
- La **fraude identitaire** : consiste à utiliser un titre de transport qui n'est pas le sien
- La **fraude au titre de transport** : consiste à voyager sans détenir un titre valable et validé
- La **fraude technologique** : consiste à voyager avec des titres de transports falsifiés
- La **fraude à distance** : correspond au fait d'utiliser un titre de transport non valide dans toutes les zones de déplacements
- La **corruption interne** : consiste à la vente de billets par des employés, des opérateurs ou des AO directement aux consommateurs de manière illégale (et sans que ces opérateurs ou AO récupèrent les fruits de la vente)



LA FRAUDE : COMMENT MESURER LE PHENOMENE?

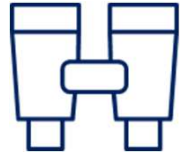
La fraude est un phénomène complexe à mesurer. Le moyen le plus utilisé pour cela est l'enquête auprès des voyageurs, mais elles sont coûteuses à mettre en place. De plus, elles sont déclaratives, et sont donc susceptibles de sous-estimer largement le phénomène.



Nous ne diffusons pas de taux de fraude (nous n'avons pas réussi à trouver une méthode statistiquement valide)

Sans standardisation, le calcul est effectué de manière différente et aléatoire selon les réseaux. La comparaison des taux de fraudes publiés par les opérateurs n'est de ce fait pas toujours pertinente.

Pour autant, les AO demandent de plus de plus de transparence de la part des opérateurs sur la fraude.

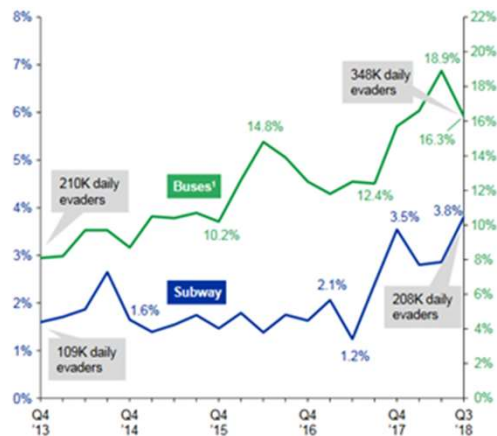


LA FRAUDE : A L'INTERNATIONAL

CALCUL ET PUBLICATIONS DES TAUX DE FRAUDES

- Les données publiées sur les sites open data démontrent que la fraude est un enjeu important pour les grandes Métropoles. En témoignent ces exemples pour New York et Londres où la fraude est calculée et suivie de manière rigoureuse.
- Cependant, les chiffres mis en avant concernent les contraventions récoltées grâce aux opérations LAF. Il ne s'agit donc pas de données « fraude » comme nous pouvons l'entendre en France.

Evasion rates
Percent



- Estimated revenue lost to fare evasion in 2018 is \$215 M
- – \$96 M in subways and \$119 M in buses
- – The estimated uncollected revenue is an increase of \$110 M over 2015
- Evasion in buses was relatively stable until it rose in the first half of 2016, only to decline slightly over the following year
- However, buses saw evasion spike again in the past year
- Fare evasion in subways was low and stable for several years before also spiking in the past year

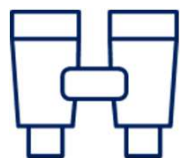


Year	London Buses			London Underground			TfL total ¹							
	Gross loss (£m)	Money recovered (£m)	Net loss (£m)	Gross loss (£m)	Money recovered (£m)	Net loss (£m)	Gross loss (£m)	Money recovered (£m)	Net loss (£m)					
2005	30.9	3.3%	1.3	29.6	3.2%	45.6	5.5	40.1	2.7%	76.5	3.4%	6.8	69.7	3.1%
2006	37.3	3.7%	1.6	35.7	3.5%	39.2	2.0%	10.1	2.9%	76.5	3.2%	11.6	64.8	2.7%
2007	38.8	3.5%	1.6	37.2	3.4%	36.1	1.6%	12.2	2.9%	74.9	2.9%	13.9	61.1	2.4%
2008	30.8	2.6%	1.3	29.5	2.7%	33.7	1.2%	13.7	2.0%	65.5	2.4%	15.4	50.2	1.8%
2009	32.5	2.6%	1.1	31.4	2.7%	33.8	1.4%	11.5	2.3%	68.3	2.3%	13.2	55.1	1.9%
2010	39.5	3.1%	2.9	36.6	2.9%	41.3	1.1%	22.0	1.9%	83.8	2.6%	26.4	57.4	1.8%
2011	30.0	2.2%	1.9	28.1	2.1%	48.4	1.2%	24.0	2.4%	81.5	2.3%	27.3	54.2	1.5%
2012	19.4	1.4%	1.6	17.8	1.3%	53.8	1.3%	25.7	2.8%	76.7	2.0%	28.9	47.9	1.3%
2013	17.4	1.2%	1.6	15.8	1.1%	57.2	1.4%	25.0	3.2%	80.2	2.0%	28.9	51.3	1.3%
2014	16.7	1.1%	1.9	14.8	1.0%	61.5	1.4%	26.8	3.4%	82.2	1.9%	30.3	51.9	1.2%

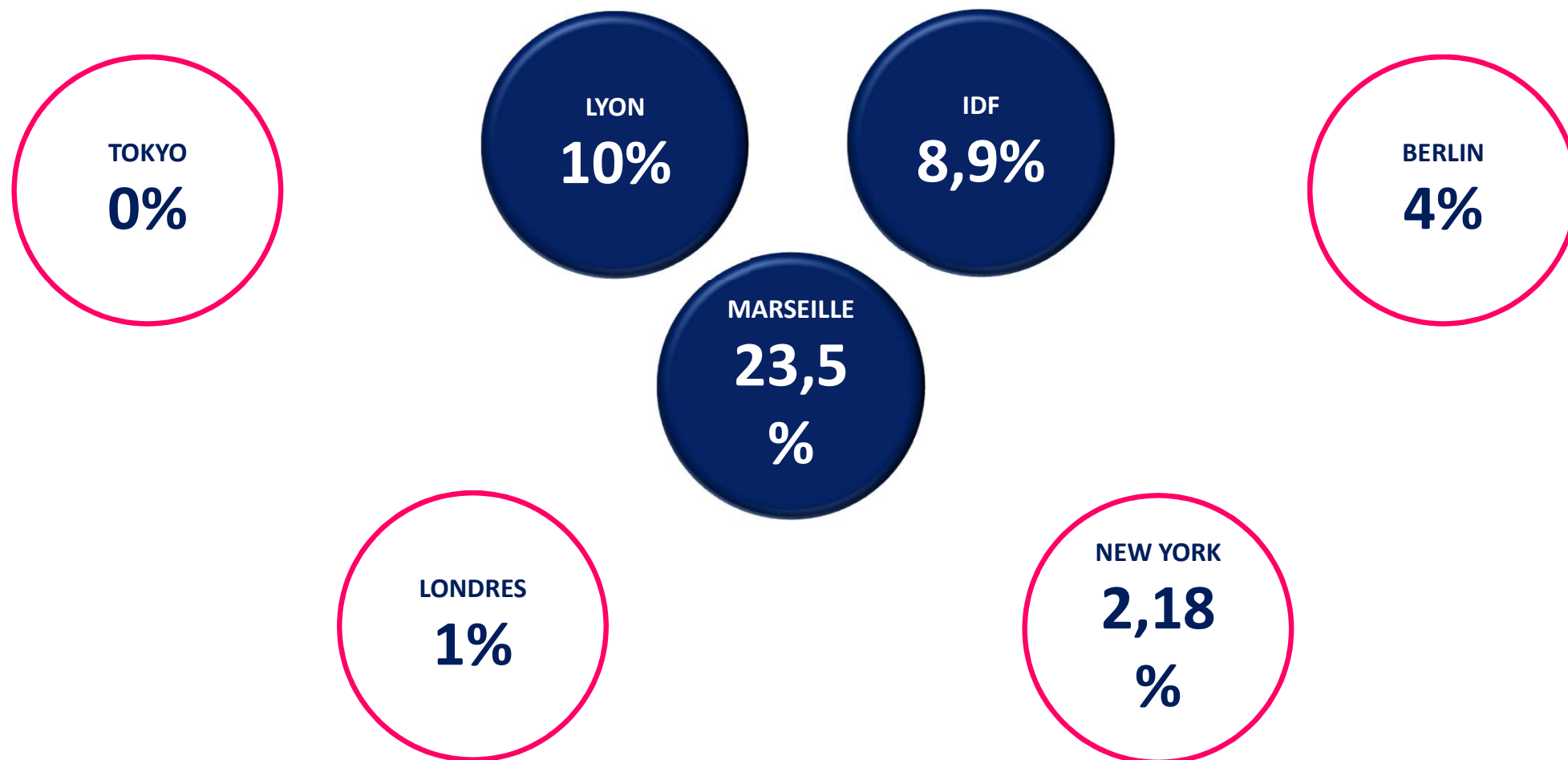
Year	LOLOL ²			London Rail ²			Tramlink ²								
	Gross loss (£m)	Money recovered (£m)	Net loss (£m)	Gross loss (£m)	Money recovered (£m)	Net loss (£m)	Gross loss (£m)	Money recovered (£m)	Net loss (£m)						
2008	0.9	2.4%	0.4	0.5	1.4%		0.15	1.1%	0.01	0.14	1.1%				
2009	0.5	1.4%	0.2	0.3	0.9%	1.3	1.8%	0.5	0.9	1.2%	0.17	1.0%	0.01	0.16	1.0%
2010	1.2	2.0%	0.6	0.6	0.9%	1.6	1.8%	0.9	0.8	0.8%	0.24	1.3%	0.02	0.22	1.2%
2011	1.9	2.1%	1.0	1.0	1.1%	0.9	0.9%	0.4	0.4	0.4%	0.27	1.3%	0.02	0.25	1.2%
2012	2.2	1.6%	1.1	1.2	0.9%	1.0	0.8%	0.5	0.5	0.4%	0.34	1.5%	0.03	0.31	1.4%
2013	4.0	2.6%	1.8	2.3	1.5%	1.2	0.9%	0.5	0.7	0.5%	0.55	1.5%	0.03	0.52	1.4%
2014	2.6	1.6%	1.1	1.5	0.9%	1.1	0.7%	0.5	0.6	0.4%	0.40	1.6%	0.05	0.35	1.4%

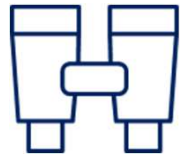
http://web.mta.info/mta/news/books/docs/special-finance-committee/Fare-evasion-board-doc_181130.pdf

<https://tfl.gov.uk/corporate/transparency/freedom-of-information/foi-request-detail?referenceId=FOI-2430-1617>



LA FRAUDE : UNE PARTICULARITE FRANCAISE ?





LA FRAUDE : QUELLE TYPOLOGIE DE FRAUDEURS?

*Il y a autant de raisons de
frauder que de fraudeurs*

Il n'y a pas de profil type du fraudeur, ce qui complexifie l'identification de ces derniers.

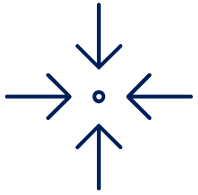
*Qui est fraudeur ?
Un peu tout le monde quel
que soit l'âge ou le sexe*

Les mécanismes cognitifs qui permettent la fraude sont complexes et encore peu étudiés.

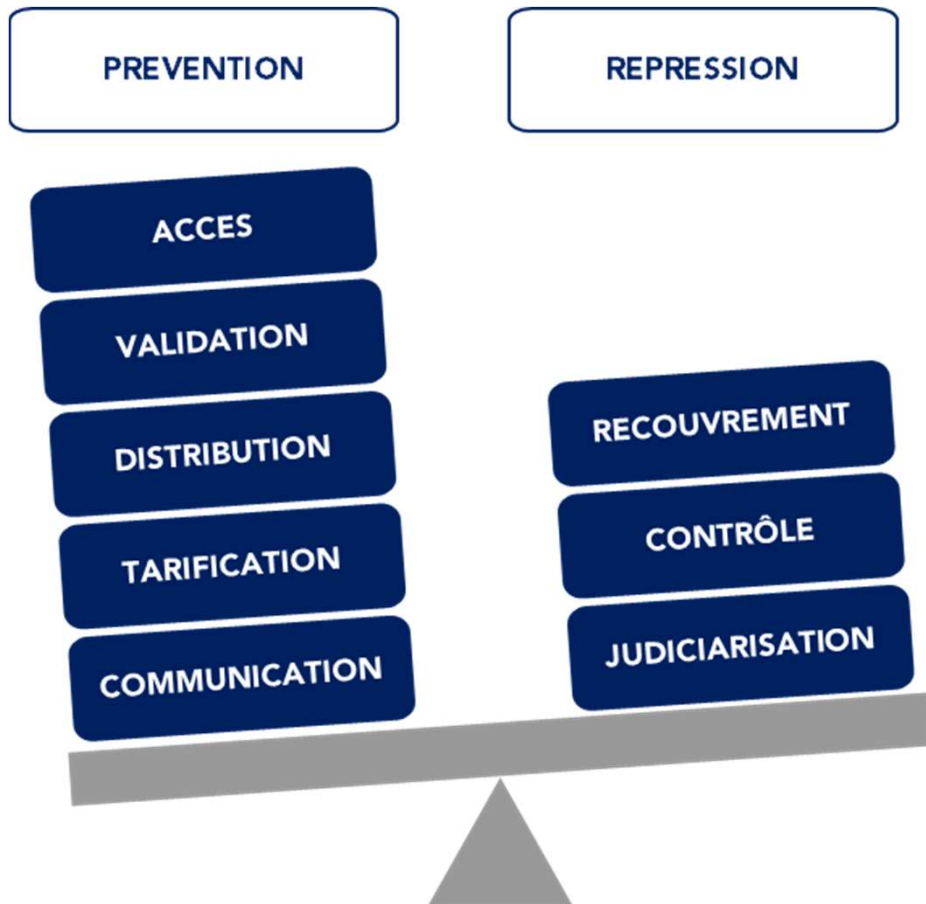
*Les Suisses paient le train en
Suisse mais pas en France*

Dans certains cas, la fraude peut apparaître comme légitime accompagnée d'une certaine tolérance, ce qui contribue à augmenter le phénomène.





LA FRAUDE : LA LUTTE ANTI-FRAUDE (LAF)



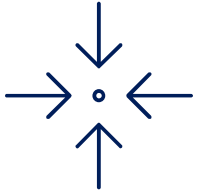
La lutte anti-fraude peut s'exercer sous la forme de mesures de **prévention** ou de **répression**.

Dans le premier cas, le but est **d'éliminer les incitations à frauder** en facilitant l'utilisation du réseau de transport.

Dans le cas de la répression, il s'agit de **développer des stratégies** pour attraper les fraudeurs et récupérer le manque à gagner.

Il y a parmi ces leviers **plusieurs stratégies de lutte anti-fraude** qui donne de nombreux champs d'actions aux acteurs du transports :

- ❖ **Moyens technologiques** : fermeture du réseau, moyens de validation, etc.
- ❖ **Moyens humains** : présence d'agents aux points clés du parcours client
- ❖ **Leviers marketing et économiques** : par exemple titres et tarifs incitatifs
- ❖ **Communication et nudge** : utilisés pour inciter les usagers à valider



LA FRAUDE : UNE LEGISLATION POUR LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS

Cette loi donne plus de pouvoir aux agents des réseaux de transports français pour lutter contre la fraude, pour contrôler et verbaliser les contrevenants, et faciliter le recouvrement des contraventions.

Points principaux, interdiction et répression :

- Des « mutuelles de fraudeurs »
- Diffusion de messages signalant la présence d'agents de contrôle ou de sécurité sur les réseaux de transport
- La déclaration intentionnelle de fausse adresse ou de fausse identité est punie





LA FRAUDE : PERSPECTIVES OFFERTES PAR LES TRAVAUX DE RECHERCHE ACTUELS

Deux domaines principaux en développement concernant la fraude :

❑ **Les contrôles d'accès intelligent** : les portiques de nouvelle génération et/ou des systèmes complémentaires capables de mesurer automatiquement les franchissements irréguliers.

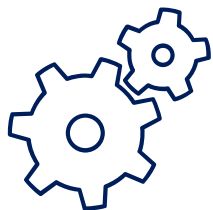
❑ **L'exploitation des données massives** : l'exploitation des données de différentes sources (comptage de voyageurs au sol, à bord, validations, contrôles, régularisations, recouvrements, ...) permet :

- d'aider au ciblage des actions de LAF
- d'aider à la mesure du phénomène de manière plus régulière et factuelle
- de comprendre les déterminants socio-économiques du phénomène, en lien avec des données contextuelles

Les perspectives de mesure de la fraude grâce à l'exploitation des données ouvre des perspectives particulièrement intéressantes.

Cela permettra notamment de mieux quantifier les effets des différents leviers (prévention et répression) et ainsi de juger des coûts/bénéfices de ces actions.





La mission de Kisio

Transformer la mobilité des villes et des territoires par le service !



Pour 3 bénéfices





Sur 3 enjeux du marché

Qui guident nos réponses opérationnelles

EXPÉRIENCE
MOBILITÉ

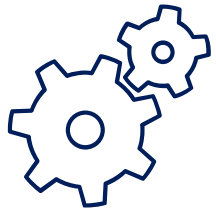
L'expérience du client sur toute
la chaîne de mobilité :
avant, pendant et après
son déplacement

CONNAISSANCE
CLIENT

La connaissance des besoins et des
comportements pour construire
des offres et proposer
des réponses appropriées

COMPÉTITIVITÉ
RESPONSABLE

La satisfaction pour le client final,
la performance économique
pour l'opérateur, la performance
environnementale et sociétale
pour le territoire



A propos de Kisio

Transformer la mobilité des villes et des territoires par le service !

Kisio s'est développé depuis 15 ans aux côtés des acteurs du transport et du numérique. Pionnier des services à la mobilité, Kisio anticipe les mutations des territoires, identifie les besoins du citoyen et réinvente la mobilité du quotidien pour créer une nouvelle liberté de mouvement. Kisio pratique une culture de l'innovation ouverte et collaborative qui place les usages au centre de notre réflexion et de notre action.

Kisio est structuré en 3 métiers, pour adresser les grands enjeux de la mobilité des villes et des territoires :

- . **Etudes & Conseil** : Analyser et comprendre les évolutions, anticiper les usages et proposer des améliorations de l'offre et des services à la mobilité
- . **Services à la mobilité** : Concevoir et opérer les services opérationnels pour servir le voyageur avant, pendant et après son déplacement.
- . **Solutions digitales** : Faire du numérique un accélérateur des transformations, en particulier à travers le moteur multimodal navitia et l'intégration de solutions de ticketing et de paiement dans une approche MaaS (« Mobility as a service »)

Kisio est un pionnier et une référence dans le traitement, l'analyse et l'exploitation de la donnée de mobilité. A travers ses activités de consulting, Kisio a développé un pôle de data scientists spécialisés dans la donnée de mobilité qui conseille ses clients sur les meilleures sources de données à utiliser en fonction de leurs problématiques. A travers son rôle actif dans la définition des standards de données de demain, Kisio s'appuie sur sa connaissance de la donnée et des mobilités pour proposer des services de MaaS (« Mobility as a service ») et des méthodes innovantes de connaissance de la mobilité.



Les chiffres clés

Kisio

2017

57
M€
de C.A.

2017

5,5
M€
de Capex



650

personnes
Effectifs Kisio

52%

48%

Hommes Répartition Femmes

35

ans
Moyenne d'âge

5

ans
Ancienneté moyenne

CONTACTS

KABLE COMMUNICATION

Laurence Saquer

laurence.saquer@kable-communication.fr

06.62.22.73.52

Lucie Lelong

lucie.lelong@kable-communication.fr

06.49.17.46.58

CONTACT KISIO

David O'Neil

david.oneill@kisio.com

