

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 23 juin 2006
(convocation du 27 avril 2006)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Trois Juin Deux Mil Six à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, Mme FAYET Véronique, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BREILLAT Jacques, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, Mme CASTANET Anne, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, M. DANE Michel, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GRANET Michel, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, Mme MOULIN-BOUDARD Martine, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. DAVID Alain à Mme. LIMOUZIN Michèle
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. NEUVILLE Michel
M. ANZIANI Alain à M. BAUDRY Claude
M. BANAYAN Alexis à M. BREILLAT Jacques
M. BELIN Bernard à M. HOURCQ Robert
Mme. BRACQ Mireille à M. MERCHERZ Jean
Mme. BRUNET Françoise à M. DELAUX Stéphan
M. CANIVENC René à M. BELLOC Alain
M. CARTI Michel à Mme. CARTRON Françoise
M. CASTEL Lucien à M. REBIERE André
M. CASTEX Régis à M. GELLE Thierry
Mme. CAZALET Anne-Marie à M. DUPRAT Christophe
M. CAZENAVE Charles à M. SIMON Patrick
M. CORDOBA Aimé à Mme. EYSSAUTIER Odette
Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. BRANA Pierre
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme. LACUEY Conchita
Mme. DARCHE Michelle à Mme. FAYET Véronique

Mme. DELAUNAY Michèle à M. JAULT Daniel
M. FAYET Guy à M. FLORIAN Nicolas
M. FERILLOT Michel à M. SAINTE-MARIE Michel
M. FEUGAS Jean-Claude à M. BROQUA Michel
M. GUICHOUX Jacques à M. GUILLEMOTEAU Patrick
M. HERITIE Michel à M. HOUDEBERT Henri
Mme. JORDA-DEDIEU Carole à M. QUERON Robert
M. JOUVE Serge à M. MOULINIER Maxime
M. JUNCA Bernard à M. SOUBIRAN Claude
M. LOTHAIRE Pierre à M. LABARDIN Michel
M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
M. MANSENCAL Alain à M. BOBET Patrick
M. PONS Henri à M. MANGON Jacques
Mme. PUJO Colette à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie Claude
M. QUANCARD Joël à M. MILLET Thierry
Mme. RAFFARD Florence à Mme. DUBOURG-LAVROFF Sonia
M. REDON Michel à M. RESPAUD Jacques

LA SEANCE EST OUVERTE

Réseau Tbc - Evolution du règlement d'exploitation en matière d'infractions
 Décision - Autorisation

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Depuis sa mise en service, le tramway est devenu un acteur urbain essentiel sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux et est apprécié des utilisateurs dont la fréquentation est en progression régulière.

Le succès de ce nouveau service offert aux usagers du réseau communautaire de transports en commun engendre cependant en parallèle une évolution régulière des incivilités constatées à la fois dans les rames mais également dans l'environnement du tramway.

En effet, les espaces de transports sont des lieux de vie, ouverts et collectifs où des violences gratuites ou intéressées peuvent émerger. Une rapide analyse des données d'exploitation de l'année 2005 a permis de recenser les actes suivants :

- près de 200 cas de poignées d'arrêt d'urgence tirées
- 40 actes de perturbations volontaires à l'intérieur des rames
- 60 cas de stationnement gênant la circulation du tramway auxquels s'ajoutent 25 cas d'objets positionnés sur la voie
- 20 situations d'entrave au bon fonctionnement de l'exploitation

Devant l'évolution croissante de ces phénomènes déviants qui deviennent de véritables obstacles au bon fonctionnement du service et qui engendrent des coûts supplémentaires par réduction de la vitesse commerciale, il apparaît nécessaire de pouvoir agir en développant la communication sur les infractions répréhensibles selon le décret du 22 mars 1942 relatif à la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local.

Par ailleurs, le présent rapport a également pour objet de veiller à la bonne application du principe de l'obligation de validation effective depuis la mise en service de la billettique sur le réseau Tbc. L'obligation de validation a donné lieu, lors de cette mise en service, à une forte campagne de communication menée par l'exploitant du réseau, la société Connex Bordeaux, qui a également renforcé le nombre de contrôleurs passé de 40 en 2002 à 70 en 2005.

Malgré ces actions entreprises, la dernière enquête fraude réalisée par la Communauté urbaine en 2005, démontre que ces dispositions précitées ne sont pas scrupuleusement respectées par les usagers puisque la non validation (l'utilisateur ne revalide pas en correspondance, l'abonné ne valide pas) atteint toujours plus de 10%.

L'instauration d'une sanction pour non validation systématique est également un dispositif qui pourrait avoir un impact fort sur la baisse de la fraude et qui serait un élément important de communication sur le respect du bon usage du service public de transport en commun.

L'ETAT ACTUEL DE LA LEGISLATION

Les principaux textes régissant les infractions en matière de transports en commun sont les suivants :

- La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer
- Le décret n°730 du 22 mars 1942 modifié, sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local
- Le décret n°86-1045 du 18 septembre 1986 sur les infractions à la police des transports publics

Ces différents textes exposent les obligations s'imposant aux voyageurs et définissent les contraventions applicables en la matière.

- Défaut de titre de transport valable (défaut de titre, titre de transport non validé)

Aux termes du décret de 1942, sera punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 3ème classe toute personne qui aura voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété, s'il y a lieu, par les opérations incombant au voyageur.

- Infractions susceptibles de compromettre la sécurité et comportement de nature à troubler l'ordre public

Le décret précité prévoit que sera punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4ème classe toute personne qui aura contrevenu aux dispositions des 2° à 12° du premier alinéa de l'article 74, les principales étant les suivantes :

- usage injustifié d'un dispositif de sécurité
- entrave à la fermeture et à l'ouverture des portes
- entrée ou séjour en état d'ivresse dans l'enceinte du réseau
- violation de l'interdiction de fumer, de souiller les banquettes
- trouble de l'ordre ou de la tranquillité des voyageurs

Toutefois, le Code de Procédure Pénale, dans ses articles 529 et suivants prévoit que pour les contraventions des quatre premières classes à la police des services de transports publics de personnes, constatées par les agents assermentés de l'exploitant, l'action publique est éteinte par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

Cette transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire calculée de la façon suivante :

- √ Pour les voyageurs munis d'un titre de transport non valable : 24 fois le prix d'un billet de seconde classe vendu par carnet au tarif normal sur le réseau de la RATP
- √ Pour les voyageurs démunis de titre de transport : 36 fois le prix précité
- √ Pour les infractions relatives à la sécurité et à l'ordre public : 10 fois la valeur du billet correspondant à un trajet de 100 kilomètres en seconde classe sur le réseau de la SNCF

La législation actuelle permet donc de verbaliser des comportements susceptibles de nuire au bon fonctionnement du service de transport. Il appartient cependant au règlement de police d'exploitation du réseau concerné de poser expressément les obligations s'imposant à tout voyageur.

LES PRATIQUES DES RESEAUX

Une enquête réalisée par la société Connex Bordeaux au cours de l'année 2004 (document joint en annexe) fait apparaître que les modalités d'application sont différentes suivant les réseaux.

En effet, bien que la législation ne permette pas de dérogation particulière, certains réseaux qui ont recours à la validation systématique, ont malgré tout mis en place une verbalisation spécifique pour non validation des titres de transport en cours de validité.

Ainsi, parmi les réseaux consultés seul celui de Nice applique la réglementation en considérant qu'un abonné qui ne valide pas doit être considéré comme un voyageur muni d'un titre de transport non valable.

En ce qui concerne la politique de sécurité, certaines agglomérations ont développé des programmes visant à lutter contre les incivilités notamment en communiquant sur les infractions répréhensibles.

Actuellement sur le réseau Tbc, le règlement d'exploitation prévoit bien la nécessité de validation systématique et stipule explicitement les interdictions qui pourraient nuire à la qualité et à la sécurité du service de transport.

Ces dispositions s'accompagnent depuis plusieurs années d'un programme de prévention et de diminution de la fraude, du vandalisme et de l'insécurité des transports urbains.

Ce programme prévoit une présence sur le terrain renforcée par le biais d'équipes de sécurité et par une augmentation des effectifs de contrôle. Il intègre également un développement du partenariat que notre délégataire a déjà formalisé avec la Police, la Justice et l'Education Nationale.

Connex Bordeaux développe également des actions de sensibilisation du public au travers du programme « Conciliabus » mené auprès des établissements scolaires, associations et services sociaux, concernant la citoyenneté sur le réseau Tbc.

Malgré ces actions entreprises qui ont un effet très positif, certaines pratiques illicites émergent ou perdurent et leur reconnaissance en tant qu'infractions répréhensibles pourrait permettre de limiter leur recrudescence.

PROPOSITIONS

√ **Sur l'absence de validation**

Compte tenu des éléments qui précèdent et de l'absence de dispositif légal permettant de mettre en place une amende minorée, il est proposé de s'interroger sur la mise en application sur le réseau Tbc une tarification « indemnité forfaitaire », d'un montant égal à 5 € à l'encontre des usagers ne respectant pas le règlement d'exploitation en matière de validation des titres de transport.

Pour éviter tout effet pervers de ce dispositif qui pourrait conduire un abonné lors d'un contrôle à indiquer qu'il a oublié sa carte plutôt que d'indiquer qu'il ne l'a pas validée, (ce qui lui permettrait dans un délai de 48 heures de régulariser sa situation - cf tableau en annexe sur défaut de titre), il conviendrait d'appliquer cette indemnité forfaitaire dans tous les cas de figure (oubli de carte ou non validation).

Toutefois, afin de faire valider la mise en place du dispositif proposé, il conviendra de prendre l'attache du Procureur de la République.

Il convient également de préciser que les recettes issues de cette tarification seront reversées par le délégataire à la Communauté urbaine avec un mécanisme d'intéressement conformément aux dispositions contractuelles.

De même, pour tenir compte des difficultés de validation aux heures de pointe, il pourrait être étudié la mise en place, sur les stations tramway à forte fréquentation, de valideurs sur les quais sous réserve que cette action n'entraîne pas de dérive par rapport à l'objectif recherché.

En effet, la possibilité de valider en dehors du véhicule minimise l'impact de la pression sociale puisque, aujourd'hui, toute personne qui ne valide pas à la montée est un « fraudeur ».

De plus, en cas de validation sur les quais, des réclamations relatives à la durée de validation d'une heure pourraient voir le jour si une panne du tramway survient avant que la personne ait pu monter dans la rame ou si le tramway est bondé et que la personne est obligée d'attendre la prochaine rame.

En l'absence de tarif pour inciter à la validation, les objectifs de réduction de la fraude et de connaissance améliorée de l'utilisation du réseau par le biais de statistiques plus précises ne pourront pas être atteints.

√ Sur la diminution des incivilités

Dans ce domaine l'objectif est de développer la communication auprès des usagers du réseau Tbc en identifiant de façon très explicite les comportements ou actions pouvant donner lieu au versement d'une amende.

En veillant au respect des règles d'usages du réseau de transports en commun, la diffusion de l'idée que les comportements précités soient permis sera réduite. Inversement en laissant se produire des comportements de désordre, on induit l'idée qu'aucune limite n'est fixée, la qualité du service et la perception des espaces transports se détériorent. De plus le développement des incivilités est un facteur de crainte, et donc de risque de moindre fréquentation des transports.

Il est donc proposé, comme le permet la réglementation, de s'interroger sur la mise en œuvre des sanctions pour les infractions relatives à la sécurité et à l'ordre public qui ont un impact certain sur la vitesse commerciale du tramway et génèrent ainsi des coûts supplémentaires d'exploitation.

Ces nouvelles pratiques, en raison de leur caractère répressif, devront s'accompagner d'une communication importante auprès des usagers, à développer dans le cadre du programme de diminution de la fraude et de l'insécurité, évoqué précédemment.

Par conséquent, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, si tel est votre avis, de bien vouloir :

- ✚ décider de la mise en application sur le réseau Tbc d'une tarification « indemnité forfaitaire » d'un montant égal à 5 € en cas d'absence de validation,**
- ✚ approuver le développement d'un programme de diminution des incivilités.**

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.
Le groupe des élus Communistes et apparenté vote contre
Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 23 juin 2006,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
4 JUILLET 2006**

M. PIERRE BRANA