



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Titres de transport

Question écrite n° 45968

### Texte de la question

M. Pierre Bernard demande à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme des explications concernant le nouveau code de tarification mis en place depuis plusieurs mois par la SNCF. Un usager de la SNCF venant de la banlieue parisienne doit obligatoirement acheter un titre de transport (nommé Paris-section urbaine) couvrant le trajet en train et un trajet en métro, de ce fait le billet est donc plus cher en moyenne de 5 francs. Il fait remarquer que le trajet en métro doit être effectué, avec ce billet, tout de suite en sortant du train et dans la gare d'arrivée sous peine de n'être pas valable ; le billet ne peut être utilisé dans les bus de la RATP ; la même tarification est appliquée lors du trajet « retour », c'est-à-dire lorsque l'on quitte Paris, même directement de la gare sans avoir pris le métro. Il s'étonne que de telles pratiques soient autorisées car il estime qu'elles s'apparentent à de la vente forcée et du racket. Il aimerait donc savoir ce qu'il compte faire en ce domaine afin que les usagers puissent acheter des billets ne comprenant que le trajet en train.

### Texte de la réponse

Depuis le 23 août 1995, tous les billets émis par les gares SNCF de banlieue à destination de Paris (et réciproquement) comportent désormais une section urbaine valable pour un trajet sur la totalité du métro de la RATP et sur le RER intra-muros. L'objectif de cette nouvelle disposition, qui ne concerne que les billets à l'unité et non les abonnements de type « carte orange », est de redéfinir de façon cohérente la « zone tarifaire urbaine », maintenant clairement définie par la limite de la ville de Paris. Auparavant, selon que le voyageur arrivait dans Paris, au niveau de la gare de Lyon par exemple, par un train de banlieue SNCF ou par le RER, la tarification était différente, moins chère mais sans accès à la zone urbaine dans le cas du train de banlieue SNCF, avec accès à la zone urbaine et donc possibilité de correspondre avec le métro dans le cas du RER. Cette différence, connue de certains voyageurs, était pour d'autres sources d'incompréhension, de « piège tarifaire », voire de fraude, intentionnelle ou non. Désormais, entre deux gares de banlieue, le voyageur paie un ticket de banlieue comme avant, mais, dès lors qu'il franchit la limite de Paris, il paie l'accès à la zone urbaine, et ce indépendamment du réseau qu'il a utilisé pour franchir cette limite. Le module urbain, qui vient dans ce cas s'ajouter au billet « banlieue », ne correspond pas au prix du ticket de métro vendu en carnet, mais à un forfait sensiblement inférieur. Grâce à ce nouveau dispositif qui concerne environ 150 000 personnes par jour, près de 80 % d'entre elles bénéficient désormais d'une baisse du coût du voyage. En outre, dans un avenir relativement proche, vraisemblablement de l'ordre de deux à trois ans, ce ticket sera utilisable sur le réseau bus de la RATP.

### Données clés

**Auteur :** [M. Bernard Pierre](#)

**Circonscription :** - RL

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 45968

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** équipement, logement, transports et tourisme

**Ministère attributaire** : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 9 décembre 1996, page 6408

**Réponse publiée le** : 20 janvier 1997, page 262