



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## titres de transport

Question écrite n° 5740

### Texte de la question

M. Jean-Pierre Foucher attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'incidence pour les Franciliens de la tarification unique sur le réseau SNCF banlieue qui inclut obligatoirement un trajet Paris section urbaine dans le prix du billet. D'une part, les usagers ne souhaitent pas automatiquement utiliser le réseau RATP après leur trajet SNCF, alors qu'ils sont obligés de payer le prix d'un voyage, d'autre part, le billet inclus ne permet pas d'emprunter les bus. Il lui demande en conséquence si cette tarification mise en place en 1995 est appelée à être modifiée ; en second lieu, il lui demande de lui préciser les délais dans lesquels sera mis en place le nouveau billet annoncé en 1995, qui devrait permettre d'utiliser au choix le réseau du métropolitain ou le réseau des bus.

### Texte de la réponse

La réforme tarifaire de 1995 consiste essentiellement en une simplification tarifaire, permettant de supprimer un des « pièges » auxquels les voyageurs étaient parfois confrontés. Auparavant, en effet, lorsqu'un voyageur arrivait dans Paris, par un train de banlieue SNCF ou par le RER, la tarification, moins chère, n'autorisait pas la correspondance avec le métro. Cette situation était pour de nombreux voyageurs source d'incompréhension. Désormais, la notion de gare SNCF « tête de ligne » a été supprimée, au profit de la notion de section urbaine qui recouvre le territoire de la ville de Paris. Ainsi, dès que la limite de Paris est franchie, l'accès à la zone centrale est dû, quel que soit le réseau utilisé. Grâce à cette mise en cohérence des règles tarifaires concernant les lignes arrivant dans Paris, 80 p. 100 des voyageurs - utilisant le métro à leur arrivée dans une gare - voient le prix de leur déplacement baisser. D'autres, moins nombreux, voient le prix de leur transport augmenter, légèrement toutefois : en effet, le module urbain inclus dans le prix de leur billet est sensiblement inférieur au prix du ticket RATP « section urbaine » vendu en carnet. La création du billet unique répond donc à un souci d'intérêt général ; ce principe est appliqué depuis longtemps pour le billet valable à l'intérieur de Paris, alors que certains utilisent par exemple le métro pour un trajet limité à deux stations, et que d'autres l'utilisent pour un trajet d'une quinzaine de stations ou plus et pour la carte « orange » dont tout le monde ne fait pas un usage identique, malgré son prix unique pour une zone donnée. L'extension des possibilités de correspondance au réseau routier de la RATP soulève un certain nombre de problèmes techniques, actuellement examinés par le syndicat des transports parisiens. Le problème se pose notamment de savoir dans quelles limites la continuité du trajet serait considérée comme préservée lorsqu'une marche à pied est nécessaire pour rejoindre une ligne.

### Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Foucher](#)

**Circonscription :** Hauts-de-Seine (12<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5740

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire** : équipement et transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 3 novembre 1997, page 3798

**Réponse publiée le** : 4 mai 1998, page 2521