



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

titres de transport

Question écrite n° 10814

Texte de la question

M. François Asensi souhaite attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur des excès de tarification sur la ligne B du RER. Les voyageurs partant d'une station de la ligne B du RER et qui veulent se rendre à la gare du Nord se voient contraints, en achetant leur billet, de payer également le coût du trajet dans Paris intra muros (section urbaine) qu'ils ne vont pas utiliser. La SNCF ne laissant pas le choix, c'est pour l'utilisateur un achat forcé de l'équivalent d'un ticket de métro à chaque trajet. Le coût du tarif à l'unité à destination de l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle est plus prohibitif encore. Les voyageurs qui veulent ainsi s'acquitter d'un billet aller-retour pour se rendre à Roissy - Charles-de-Gaulle doivent déboursier 15 euros. Cette surtaxe est un non-sens économique. Elle défavorise le chemin de fer dans les transports franciliens. Elle incite à l'utilisation de la voiture individuelle, avec les conséquences qui en découlent pour l'environnement et la sécurité routière. Elle conduit au développement de la fraude. Elle indigne légitimement les usagers et les associations d'usagers. Il lui demande quelles sont les raisons qui ont conduit à ces situations tarifaires. Il lui demande de prendre les dispositions nécessaires pour faire cesser ces surcoûts et rétablir l'égalité de traitement dans le service fourni à l'utilisateur.

Texte de la réponse

La création de billets combinés en 1995 a répondu à une volonté de simplification tarifaire. Il s'est agi de supprimer une difficulté à laquelle les voyageurs étaient parfois confrontés. Auparavant en effet, et à titre d'exemple, lorsqu'un voyageur arrivait dans Paris au niveau de la gare de Lyon, la tarification appliquée lui donnait des droits différents selon qu'il avait voyagé par un train de banlieue de la SNCF ou par le RER A : sans accès à la zone urbaine et donc sans possibilité de correspondance avec le métro dans le premier cas, avec accès à la zone urbaine dans le second. Cette différence, connue de certains voyageurs, était pour d'autres source d'incompréhension, voire de fraude non intentionnelle. Pour surmonter cette difficulté, la notion désormais utilisée pour la définition de la tarification est celle de pénétration dans la section urbaine, qui recouvre le territoire de la ville de Paris : la pénétration dans cette zone implique l'acquiescement du module de tarification donnant accès à l'ensemble du réseau ferré de cette section. Grâce à cette mise en cohérence, 80 % des voyageurs - utilisant le métro à leur arrivée dans une gare - ont vu le prix de leur transport baisser. Le bien-fondé de la création de billets combinés a été reconnu par un arrêt du Conseil d'Etat du 13 mars 2002. La haute juridiction a considéré que cette disposition, qui avait pour objet de mettre un terme aux disparités de tarifs constatés pour des trajets équivalents voire identiques, ne saurait être regardée comme tombant sous le coup de l'article 122-1 du code de la consommation prohibant la vente liée.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10814

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 janvier 2003, page 489

Réponse publiée le : 31 mars 2003, page 2561