



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

titres de transport

Question écrite n° 13353

Texte de la question

M. Jean Bardet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les problèmes qui se posent aux habitants de banlieue utilisant ponctuellement les transports en commun, du fait de la tarification unique SNCF/RATP. En effet : ils payent un ticket unique même si leur parcours s'arrête à une gare parisienne (SNCF) et n'ont pas la possibilité d'utiliser ce titre de transport sur le réseau d'autobus alors même que ce dernier est équipé maintenant de valideurs magnétiques (RATP). De plus, lorsque le billet de retour vers la banlieue est validé une première fois dans le métro, il ne « passe plus » dans certains composteurs SNCF et ils doivent acheter un nouveau titre de transport. Cela double, de fait, le coût du trajet retour. Certes cette tarification simplifie, paraît-il, la vie d'une majorité de banlieusards mais il n'est pas normal qu'elle en pénalise d'autres. Il lui demande donc ce qu'il pense faire pour améliorer ce système et pour que les billets banlieue-Paris ou Paris-banlieue soient réellement utilisables comme des titres de transport uniques dans les réseaux SNCF et RATP.

Texte de la réponse

Les billets combinés permettant de voyager sur les lignes de banlieue de la SNCF et d'utiliser la section urbaine obéissent à certaines règles d'utilisation. C'est ainsi que le trajet ferroviaire doit être effectué dans les deux heures après une première validation. Cette nécessité d'une correspondance sans arrêt prolongé dans Paris peut expliquer les problèmes auxquels certains utilisateurs ont été confrontés. Par ailleurs, une partie de ces événements peut résulter soit d'un composteur défectueux, soit d'une démagnétisation accidentelle lors d'un contact avec un objet aimanté (fermoir...). Le principe de tarification du billet combiné a été appliqué au seul mode ferré parce que les situations de blocage se produisaient à l'intérieur de ce mode. Ainsi, un voyageur arrivant par exemple de la banlieue Nord par le RER avec un billet ayant Paris pour destination se trouvait précédemment bloqué derrière les portiques de contrôle et en infraction en descendant à la station Châtelet. Plusieurs milliers de personnes, utilisateurs occasionnels des transports collectifs, étaient quotidiennement dans des situations de cette nature. L'extension de la mesure aux autobus, qui imposerait une augmentation du prix du module urbain, n'est pas actuellement envisagée. En outre, depuis deux ans, le syndicat des transports parisiens porte une attention toute particulière aux voyageurs dont les dépenses de transport sont les plus lourdes. Ainsi, à l'occasion de la dernière revalorisation tarifaire, appliquée à compter du 1er juillet 1998, l'augmentation a été moindre pour les longs parcours et les tarifs en périphérie qu'en zone centrale, ce qui permet d'offrir des tarifs plus attractifs aux Franciliens travaillant loin de leur domicile (+ 1,9 % pour une carte orange 1-8 zones contre + 6,3 % pour une carte orange 1-2 zones). Par ailleurs, en moyenne, le billet SNCF vendu à l'unité a augmenté de 2,5 % ; en intégrant la vente en carnet avec réduction de 20 % décidée en novembre 1997, la hausse moyenne pour 1998 est alors ramenée à + 0,6 %.

Données clés

Auteur : [M. Jean Bardet](#)

Circonscription : Val-d'Oise (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13353

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 20 avril 1998, page 2194

Réponse publiée le : 10 août 1998, page 4468