

---

---

**S É N A T**

---

JANVIER 1973

---

**Service des Commissions.**

---

**BULLETIN DES COMMISSIONS**

---

**FINANCES, CONTROLE BUDGETAIRE  
ET COMPTES ECONOMIQUES DE LA NATION**

**Judi 25 janvier 1973. — Présidence de M. Edouard Bonnefous, président. — La commission a procédé à l'audition de M. Ségalat, président du conseil d'administration de la S. N. C. F., et de M. Gentil, directeur général adjoint.**

A la demande de la commission, M. Ségalat a examiné les problèmes suivants : situation financière de la S. N. C. F., construction éventuelle d'une nouvelle ligne Paris—Lyon, construction du tunnel sous la Manche, organisation des dessertes des aéroports parisiens, réalisation d'une liaison entre la gare des Invalides et la gare d'Orsay.

*Situation financière de la S. N. C. F.*

M. Ségalat a d'abord rappelé que cette situation financière devait s'apprécier dans la perspective du contrat de programme de 1969 et de l'avenant de 1971 fixant les relations entre l'Etat et la S. N. C. F. dont il a analysé les composantes et les mécanismes.

En 1970, la S. N. C. F. a reçu une subvention d'équilibre de 766 millions de francs et l'exercice a été clos en équilibre. En 1971, la subvention est tombée à 575 millions mais des difficultés conjoncturelles sont apparues dans le trafic et l'équilibre a été réalisé en utilisant, à concurrence de 93 millions, la provision pour imprévus.

Les résultats de 1972 seront moins favorables pour des raisons tenant dans une large part à la baisse considérable du tonnage de charbon transporté. De même, l'évolution des tarifs n'a pas été entièrement conforme à ce qui avait été prévu en raison des mesures de stabilisation décidées par le Gouvernement qui ont entraîné un retard dans les augmentations tarifaires. Grâce à un effort d'économie, le déficit a pu être limité à environ 100 millions de francs, la subvention d'équilibre ayant été fixée à 383 millions.

Pour 1973, une certaine augmentation du trafic est attendue, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

L'évolution des charges salariales dépendra des résultats des négociations en cours avec les syndicats.

La subvention d'équilibre s'élèvera à 186 millions au lieu de 383 millions en 1972. Les recettes propres de la S. N. C. F. évolueront évidemment dans le cadre des mesures générales fixées par le Gouvernement en matière de tarifs publics.

Tirant les conclusions de l'exécution du contrat de programme, M. Ségalat a déclaré que la S. N. C. F. continuera en 1973 et en 1974 à en respecter les clauses et a indiqué qu'il y aurait lieu d'envisager la conclusion d'un nouveau contrat lorsque le premier sera venu à expiration.

Mlle Rapuzzi a demandé des précisions sur les augmentations de tarif prévues en 1973 sur les critères de tarifications en matière de transport des marchandises, sur les moyens employés pour augmenter la productivité et sur la desserte des nouvelles zones industrielles.

M. Pierre Brousse a évoqué les conséquences pour la S. N. C. F. des blocages de tarif décidés par le Gouvernement, l'utilisation des emprises de la S. N. C. F. souvent peu exploitées en de nombreux points du territoire, la coordination entre transports routiers, transports ferroviaires et transports fluviaux, l'amélioration des conditions de transport en commun entre les villes de province.

M. Edouard Bonnefous, président, a également insisté sur les problèmes de coordination et sur l'utilisation insuffisante de certaines emprises de la S. N. C. F. dans Paris.

M. Coudé du Foresto, rapporteur général, a posé deux questions relatives au contrat de programme entre l'Etat et la S. N. C. F. :

— est-il envisagé que le déficit des lignes dites secondaires continue d'être couvert par l'Etat ? La S. N. C. F. continuera-t-elle en la matière à bénéficier de remboursements pour ses charges d'infrastructure ?

— que prévoit le contrat de programme pour le financement d'infrastructures entièrement nouvelles ?

Répondant aux intervenants, M. Ségalat a apporté les précisions suivantes :

« Le problème de la coordination relève de la définition de la politique des transports. Les orientations qui sont définies tant au plan national qu'au niveau européen sont d'inspiration libérale. Elles reposent sur l'organisation d'un marché concurrentiel des transports pour lequel l'égalisation des conditions de concurrence est une donnée fondamentale qui doit être pleinement réalisée : charges d'infrastructure et réglementations sociales. »

Selon M. Ségalat, le problème de la compatibilité de la politique tarifaire de la S. N. C. F. avec les objectifs de la politique conjoncturelle du Gouvernement est délicat mais il n'est pas insoluble. En ce qui concerne la politique tarifaire qui est naturellement affectée par les mesures de politique économique générale, le président de la S. N. C. F. a précisé que l'entreprise avait le désir d'avoir une politique commerciale entreprenante.

D'ailleurs, la réforme des structures de la S. N. C. F., terminée le 1<sup>er</sup> janvier 1973, a été marquée par le souci de rapprocher du client l'autorité ayant pouvoir de décision, ce qui impliquait notamment que les responsables soient rapprochés des usagers.

Le problème des emprises domaniales est abordé par la S. N. C. F. dans un esprit très ouvert, a déclaré M. Ségalat. Les nécessités de l'urbanisme sont prises en considération.

L'amélioration des liaisons régulières entre villes de province est poursuivie compte tenu à la fois des impératifs financiers et des besoins du service public.

Le financement des infrastructures nouvelles est assuré par l'emprunt sur le marché financier.

*Construction éventuelle d'une ligne nouvelle Paris—Lyon.*

Dans une déclaration liminaire, le président Edouard Bonnefous a exprimé les inquiétudes qu'éprouve la commission devant les dépassements de devis qui caractérisent souvent l'exécution des travaux publics.

M. Ségalat a rappelé que les études relatives à une liaison nouvelle Paris-Est—Sud-Est avaient été entreprises dans la perspective d'une saturation des lignes existantes et que le projet figure dans le VI<sup>e</sup> Plan.

Au cours des quinze dernières années, le trafic voyageurs sur l'axe Paris—Lyon a augmenté de 4,2 p. 100 par an, alors que l'augmentation nationale moyenne n'était que de 2,3 p. 100 ; pour le transport des marchandises, les chiffres sont respectivement de 4 p. 100 et 2,6 p. 100.

Cette saturation entraîne des retards deux fois plus nombreux que sur l'ensemble du réseau national et une perte de clientèle.

Avant de proposer la création de la ligne nouvelle prévue par le VI<sup>e</sup> Plan, la S. N. C. F. a étudié au maximum les possibilités d'amélioration des lignes existantes. Il n'est pas possible de doubler le tronçon de 109 kilomètres du seuil de Bourgogne ou d'utiliser comme détournements d'autres itinéraires, à moins d'engager des dépenses importantes dont la rentabilité ne serait pas assurée.

Selon M. Ségalat, construire une ligne nouvelle, c'est se rendre à l'évidence que les infrastructures ferroviaires, qui datent du XIX<sup>e</sup> siècle, ne sont plus adaptées aux besoins actuels.

Une nouvelle ligne Paris—Lyon nécessiterait la construction de 388 kilomètres de voies. Elle serait compatible avec les installations actuelles, ce qui éviterait de construire de nouvelles voies de pénétration dans les villes. La durée du trajet Paris—Lyon serait de deux heures et il y aurait quarante à cinquante trains par jour dans chaque sens.

Les dépenses se monteraient à 1.325 millions de francs, en base 1970. La rentabilité serait de 15 p. 100 pour la S. N. C. F. et de 25 p. 100 pour la collectivité. Elle assure un amortissement en douze ans et permet d'envisager le concours de capitaux privés.

Le président de la S. N. C. F. a souligné que les évaluations avaient été très précises. Il a fourni des exemples empruntés au passé, notamment l'électrification de la liaison Paris—Nord démontrant que les prévisions financières de la S. N. C. F. ont correspondu au coût réel des opérations.

Selon M. Ségalat, le turbotrain permet aux voyageurs de seconde classe d'accéder aux transports à grande vitesse. Les gains de temps sur toutes les liaisons Sud-Est seraient considérables.

M. Héon s'est inquiété du fait que la faible capacité d'une rame de turbotrain entraîne rapidement une saturation de ce moyen de transport.

M. Marcel Martin a exprimé l'opinion qu'il était sage de doubler une ligne qui est en voie de saturation et a demandé si des liaisons par turbotrain n'étaient pas prévues pour d'autres régions.

M. Henneguelle a souligné les insuffisances de la ligne Calais—Boulogne—Amiens—Paris, ce qui pose des problèmes dans la perspective du creusement du tunnel sous la Manche.

M. Pierre Brousse a demandé comment pourraient coexister sur les mêmes lignes les trains circulant à des vitesses très différentes et a demandé que la modernisation des lignes existantes soit poursuivie.

M. Descours Desacres a posé une question sur le mode de calcul de la rentabilité de la nouvelle liaison Paris—Lyon.

M. Coudé du Foresto, rapporteur général, a souligné que le turbotrain utilisait une énergie importée et a insisté sur les problèmes de financement de la nouvelle ligne en demandant notamment comment le désir de rentabilité des investisseurs privés serait compatible avec les contraintes de service public.

Répondant aux intervenants, M. Ségalat a apporté les précisions suivantes :

— la capacité des rames de turbotrain sera sensiblement augmentée dans les prochaines années ;

— l'accélération des trains de voyageurs rend souhaitable, dans certains cas, l'utilisation de lignes différentes par ces trains et pour le trafic marchandises. Sur Paris—Lyon, aucun gain de temps appréciable n'est possible si on maintient le service voyageurs sur la ligne actuelle compte tenu de son tracé ;

— le problème de la coexistence de capitaux publics et privés a déjà trouvé une solution dans d'autres secteurs comme celui du téléphone.

#### *Le tunnel sous la Manche.*

S'agissant de négociations se déroulant au niveau des Gouvernements, la S. N. C. F. n'est, pour l'instant, qu'indirectement concernée.

Pour le transport des voitures accompagnées, le système envisagé est très moderne et assurera sans difficulté le transport des automobiles.

En l'absence de tunnel, seul le trafic franco-anglais (1.286 millions de voyageurs) emprunte les lignes françaises. La construction du tunnel devrait conduire un grand nombre de voyageurs étrangers à utiliser la S. N. C. F. Ce nombre serait encore plus élevé dans le cas où serait construite une ligne à très grande vitesse.

#### *La liaison des aéroports de la Région parisienne.*

La liaison « Orly-rail », mise en service en mai 1972 seulement, ne peut encore être jugée après moins d'une année de service.

La desserte de Roissy a été étudiée à partir de la ligne Paris-Nord—Mitry et sera effectuée par deux catégories de trains semi-directs et directs, ces derniers concernant essentiellement les usagers de l'aéroport. La cadence de desserte sera d'un train tous les quarts d'heure et la durée du trajet de 17 minutes.

En ce qui concerne la liaison Orly—Roissy, une solution offerte par la S. N. C. F. et la R. A. T. P. emprunterait dans le cadre de l'interconnexion des deux réseaux la ligne de Sceaux prolongée jusqu'au Châtelet et reliée à la gare du Nord. La durée du trajet serait de 50 minutes et comporterait une rupture de charge.

#### *Liaison Invalides—Orsay.*

Le président Edouard Bonnefous a donné lecture à la commission d'une lettre récente du ministre des transports qui lui donne l'indication que l'étude du projet est reportée à une date indéterminée.