

S.N.C.F. ET REGIONS ECONOMIQUES : BILAN ET PERSPECTIVES DU PARTENARIAT

Jean VILLETTE

5 ans après le lancement du conventionnement ferroviaire entre régions économiques et SNCF, une étude a été réalisée à l'initiative des organismes suivant : OEST, DATAR, DTT, INRETS, et SNCF. Cette étude a pour but de dresser un premier bilan et de tracer les perspectives du partenariat entre les régions et la SNCF. Ces travaux sont repris dans une plaquette disponible au Service de l'Action Régionale de la SNCF - place de Budapest - 75436 Paris cedex 09.

De la contrainte au contrôle et au moyen de développer l'offre

Si, au démarrage, les régions ont appréhendé le processus de conventionnement avant tout comme un transfert des charges de l'Etat, la signature de conventions régionales a été ensuite perçue comme un moyen de contrôle de la SNCF puis comme un moyen de pression sur les lignes nationales ou internationales traversant la région. Très progressivement s'est dégagée une vision du conventionnement comme moyen de développer un service régional de qualité et l'adaptation de l'offre à la demande.

Le poids des spécificités

Les spécificités géographiques, historiques, sociologiques ont tenu et tiennent une large place dans l'existence ou la faible consistance d'une identité régionale, entraînant vis à vis du conventionnement, des positions allant de la forte adhésion à la résignation.

Cette ligne de partage a entraîné des approches et des situations très diversifiées et principalement :

- soit la prise en compte de l'ensemble du territoire régional débouchant sur des approches volontaristes comprenant des actions importantes et ciblées
- soit des approches sectorielles se concrétisant par des actions minimales réparties sous une forme qui s'apparente au saupoudrage.

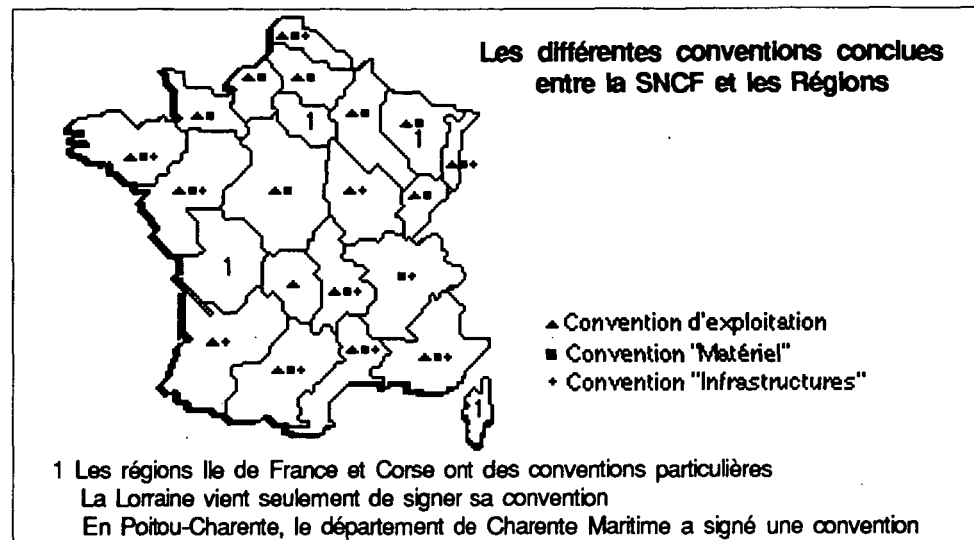
Les effets d'un véritable partenariat

Au départ marqué par une approche exclusivement juridique et financière, le processus du conventionnement s'est transformé en véritable partenariat entre les régions et la SNCF :

- l'attention portée par les deux parties à l'équilibre budgétaire de la convention conduit à un suivi scrupuleux du trafic et des causes possibles de son évolution.
- la collaboration entraîne le dépassement du strict réseau ferroviaire pour s'intéresser à la complémentarité des transports (rail-route, urbain...); des liens plus explicites se tissent entre politique des transports, projets d'urbanisme, transformation des bassins d'emplois.
- l'arrivée - ou la non arrivée - du TGV est spontanément évoquée par les responsables régionaux comme l'opportunité unique de recomposition du réseau ferroviaire. C'est l'occasion de repenser l'ensemble du réseau régional pour assurer la compatibilité entre les fonctions de rabattement sur les lignes nationales et le maintien d'un bon niveau des déplacements domicile - travail.
- le désir de trouver des formes de coopération dans le domaine du fret est fortement ressenti même si de l'avis des élus le mécanisme de la convention n'est pas adapté (c'est dans ce domaine que la SNCF se voit reprocher son manque d'esprit coopératif).

- la dynamique née du conventionnement d'exploitation s'est étendue au conventionnement pour l'amélioration des installations et surtout pour le renouvellement du matériel symbolisé par la mise en place des T.E.R. (trains express régionaux)

- le succès de la collaboration entre région SNCF entraîne une coopération avec des départements, des communes, des autorités organisatrices de transport.



Pour l'avenir...

Quantitativement, le partenariat SNCF - régions économiques est un succès puisque 19 conventions ont été conclues, qualitativement le bilan est plus inégal compte tenu de la diversité des situations de départ entre les régions. En tout état de cause, le conventionnement a contribué à l'existence et à la perception d'un territoire régional.

La définition des trains régionaux...

Pour l'avenir il faudrait axer le conventionnement sur l'intérêt régional des trains. Ceux - ci n'ont à l'heure actuelle qu'une définition comptable: les trains qui dans les années 70 bénéficiaient d'une contribution de l'Etat, sans que la clientèle de ces trains et leur rôle dans les déplacements aient fait l'objet d'une étude précise.

L'information adaptée...

L'information fournie aux responsables régionaux doit mieux appréhender la demande en déplacement afin que l'élu, dont la préoccupation première n'est pas de défendre le mode ferré, soit en capacité de juger comment la convention ferroviaire répond aux besoins de la population en matière de transport au regard d'un contexte économique et social évolutif.

Le bouleversement TGV...

Ces modifications des rôles et des comportements sont indispensables au regard de l'arrivée de nouveaux TGV qui rendent inéluctable une recomposition du réseau ferroviaire. Ils devraient donner un second souffle aux conventions actuelles.

La déconcentration SNCF...

La logique du partenariat doit conduire la SNCF à une plus grande déconcentration du pouvoir de décision sur les directions régionales. Le partenariat doit devenir un état d'esprit pour toute l'entreprise.

Une autre vision du transport.

Au niveau régional, l'intervention des élus, représentants de la population, peut permettre l'expression de ses besoins, cela doit s'accompagner d'une nouvelle manière d'appréhender les transports : non plus en terme d'exploitation et de techniques, mais bien plutôt en terme d'aménagement du territoire, d'accompagnement de politique économique et sociale.