

La coopérative Railcoop veut relancer des lignes de train

Ce Petit Poucet du rail espère rouvrir en 2022 une ligne entre Lyon et Bordeaux, profitant de la fin des derniers monopoles de la SNCF.

C'est l'histoire d'un Petit Poucet du rail qui s'immisce au milieu de mastodontes industriels. Alors que seuls de grands groupes étaient attendus pour venir chatouiller les essieux de la SNCF après la fin de ses derniers monopoles (*lire page suivante*), nul n'imaginait qu'une douzaine de personnes réunies en février 2019 dans la salle des fêtes de Blars, un village du Lot de 140 habitants, allaient imaginer une compagnie ferroviaire coopérative.

Neuf mois plus tard, la première société coopérative d'intérêt collectif (Scic) française dédiée au chemin de fer, Railcoop, est pourtant née. Son objectif : rouvrir en 2022 la ligne de train à vitesse classique entre Lyon et Bordeaux fermée en 2014 par la SNCF.

Pendant ces neuf mois, l'équipe de Railcoop a construit son modèle économique, étudié d'autres lignes possibles et rencontré le ministère des transports, l'Autorité de régulation des transports et SNCF Réseau, la branche de la SNCF chargée de gérer l'infrastructure et d'attribuer des horaires aux opérateurs ferroviaires... « *On nous a reçus avec bienveillance, souvent aussi avec curiosité et amusement* », sourit Nicolas Debaisieux, directeur général de Railcoop et l'un des pionniers de Blars.

Ce fonctionnaire du ministère de la transition écologique s'est mis en disponibilité il y a trois ans, préoccupé par la contradiction qu'il dit ressentir entre « *l'urgence à agir contre le réchauffement climatique et le temps long du politique* ». Il s'installe alors dans le Lot pour réfléchir à de nouveaux modes d'action. C'est là qu'il rencontre des personnes venues de divers horizons : cheminots, militants de l'économie sociale et solidaire (ESS), défenseurs de l'environnement.

« *Le train réunit nos convictions, explique-t-il. Nous promouvons un mode de transport vertueux en désenclavant des territoires ruraux. Et l'économie sociale et solidaire nous sert de moteur.* » Dans les statuts, 57,5 % des bénéfices doivent être réinvestis et l'échelle des sa-

laire ne doit pas excéder un rapport d'un à sept. « *Le statut de société coopérative d'intérêt collectif est le seul permettant à une entreprise privée d'accueillir au capital des personnes physiques mais aussi des collectivités locales* », relève Dominique Guérée, président du conseil d'administration de Railcoop et acteur expérimenté de l'ESS, qui était lui aussi au début de l'aventure. « *C'est important que ces dernières accompagnent le projet.* » Si la part sociale est de 100 €, Railcoop demande aux collectivités d'en souscrire le nombre nécessaire pour que cela corresponde à une valeur minimale de 50 centimes d'euros par nombre d'habitants.

Pour choisir le Bordeaux-Lyon, Railcoop s'est basé sur des études de consultants. « *En regardant les dynamiques démographiques et économiques de ces métropoles, ainsi que les flux aériens qui les relient, nous sommes convaincus du très fort potentiel de cette liaison* », assure Alexandra Debaisieux, la sœur de Nicolas, venue apporter son expérience de l'ingénierie financière.

«Le train réunit nos convictions. Nous promouvons un mode de transport vertueux en désenclavant des territoires ruraux. Et l'économie sociale et solidaire nous sert de moteur.»



O.Slobodeniuk/Getty Images/Railcoop

Railcoop mise sur au moins 690 000 voyageurs par an avec 3 allers et retours quotidiens desservant de multiples gares, dont celle de Gannat, dans l'Allier. Cette ville de 6 000 habitants est la première collectivité locale à être devenue sociétaire. « *Ce train est une chance pour attirer ou fidéliser les entreprises, séduire les touristes et offrir plus de mobilité aux jeunes pour trouver emplois et stages, se réjouit Véronique Pouzadoux, la maire divers droite. Aujourd'hui, il n'est pas possible d'aller directement en train dans notre capitale régionale, Lyon, à deux heures de voiture.* »

Suite page 22. ●●●

La coopérative Railcoop veut relancer des lignes de train

Prochain dossier :
Nucléaire, la course aux petits modèles

« Nous sommes persuadés qu'il y a une forte appétence pour des voyages directs, plus reposants et à des prix compétitifs. »

●●● Suite de la page 21.

Installée dans une pépinière d'entreprises près de Figeac (Lot), Railcoop s'étoffe. Elle vient d'embaucher son responsable de la sécurité ferroviaire. Ancien de la SNCF et de l'Établissement public de sécurité ferroviaire, Jérémie Auguy travaillait à l'activité fret des chemins de fer luxembourgeois quand il a accepté, il y a trois mois, de rejoindre la coopérative. « J'ai été convaincu à la fois par la per-

Le Lyon-Bordeaux demandera à lui seul 80 salariés et un fonds de trésorerie de 5 millions d'euros nécessaire au lancement.

Le tracé de la ligne Bordeaux-Lyon



sonnalité des membres de Railcoop et par la possibilité de participer à un projet ferroviaire ayant du sens », dit-il.

Trente-deux sociétaires avaient embarqué au départ du train de Railcoop en 2019 pour un capital social de 53 000 €. Ils sont aujourd'hui 3 000, et le capital atteint environ un million d'euros. Il faudra recourir à d'autres modes de financement, notamment l'endettement. Le Lyon-Bordeaux demandera à lui seul 80 salariés et un fonds de trésorerie de 5 mil-

lions d'euros nécessaires au lancement. Le coût annuel de fonctionnement est estimé entre 20 à 30 millions d'euros.

L'entreprise peut-elle être rentable ? « Le coût d'exploitation d'un train TER de la SNCF est en moyenne de 25 € par kilomètre », indique l'économiste des transports Yves Crozet, professeur émérite à Sciences-Po Lyon. « Railcoop pense arriver à 19 €. » La coopérative compte notamment réaliser ces gains de compétitivité grâce à une utilisation intensive des

rames, sans doute louées au début. « Il leur faudra quand même trouver assez de passagers pour rentabiliser les voyages, ce qui n'est pas certain dans des territoires où prendre la voiture est si facile », dit l'économiste.

En outre, le temps du voyage entre Lyon et Bordeaux, sera, avec 6 h 47 de trajet, plus long qu'en TGV avec la correspondance à Paris (moins de 5 heures). « Nous sommes persuadés qu'il y a une forte appétence pour des voyages directs, plus reposants et à des prix

compétitifs », assure Alexandra Debaisieux qui évoque un billet Bordeaux-Lyon à 38 €.

Pour aspirer à la licence d'opérateur pour trains de voyageurs, le capital de Railcoop doit atteindre 1,5 million d'euros. Mais elle peut déjà faire rouler des trains de fret et pense ouvrir une ligne en 2021 entre Figeac et Toulouse. Si le Lyon-Bordeaux tient ses promesses, la coopérative vise ensuite un Toulouse-Rennes et un Lyon-Thionville.

Michel Waitrop

repères

La libéralisation du rail en France

2006. Ouverture complète du fret à la concurrence.

2009. Libéralisation du transport de voyageurs sur des lignes internationales. Un opérateur peut aussi transporter des passagers entre des villes françaises si le voyage est international, par exemple entre Paris et Lyon sur un Paris-Milan.

2019. Possibilité, mais pas obligation, pour les régions ou pour l'État de lancer des appels d'offres pour l'exploitation de leurs lignes subventionnées (TER, Intercités) à la fin du contrat qui les lie à la SNCF. En 2023, l'appel d'offres deviendra obligatoire.

13 décembre 2020. Accès libre aux lignes non subventionnées.

Entre 2023 et 2039. Ouverture progressive à la concurrence des lignes d'Île-de-France.

Mais où est passée la concurrence ?

— La SNCF a perdu le 13 décembre ses derniers monopoles dans le transport de voyageurs, hors Île-de-France. Mais les concurrents se font rares.

Le 13 décembre 2020, les vaches françaises n'ont pu passer, comme d'habitude, que des trains à grande vitesse de la SNCF. C'est pourtant à cette date que l'opérateur national a perdu ses derniers monopoles en matière de transport de voyageurs, hors Île-de-France. Les lignes non subventionnées,

telles les lignes à grande vitesse, peuvent accueillir désormais d'autres opérateurs en libre accès, c'est-à-dire sans passer par un appel d'offres. Où sont donc passées les locomotives de Thello, la filiale de l'italien Trenitalia, ou de l'opérateur espagnol Renfe, qu'on disait prêts à attaquer la SNCF sur le réseau français ?

« Sans la crise sanitaire, il y aurait eu des trains italiens entre Paris, Lyon et Milan », dit une source proche de SNCF Réseau, la branche de la SNCF chargée de l'infrastructure et de l'attribution des horaires. « Thello avait fait des demandes mais la conjoncture les a arrêtés pour l'instant. »

Le Covid n'est pas seul en cause. « La grande vitesse exige énormément de capitaux », note Arnaud Aymé, spécialiste des transports au cabinet Sia Partners. Une rame TGV coûte entre 20 et 30 millions d'euros. Même des compagnies qui posséderaient des trains en trop pour leur propre marché devraient les adapter pour opérer dans un autre pays. Cela demande beaucoup de temps et d'argent. »

En outre, le marché de la grande vitesse n'est plus si rémunérateur qu'autrefois, notamment en raison de la forte augmentation du prix des péages. La SNCF a par ailleurs bien verrouillé sa forteresse de la grande vitesse

en créant ses Ouigo, des trains à bas coût. « Venir concurrencer le marché alors que toute la gamme des prix est couverte est encore plus hasardeux », pointe un bon connaisseur du secteur. Plusieurs observateurs tablent cependant sur la mi-2021 pour voir arriver d'autres bolides que les TGV.

Du côté des trains subventionnés, la concurrence aussi se fait rare. Témoin l'échec de l'appel d'offres lancé par l'État au début 2019 sur deux lignes Intercités : Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux. Le 17 décembre, le gouvernement l'a déclaré sans suite car la SNCF était seule candidate à sa reconduction. Le processus est remis

à plus tard. Un professionnel du secteur évoque des dossiers peu précis, des travaux à venir sur les voies, mais aussi des « incertitudes liées à certains points de la convention collective des cheminots ».

Les choses paraissent plus engagées pour les TER. Depuis fin 2019, les régions peuvent lancer des appels d'offres et plusieurs d'entre elles, notamment Provence-Alpes-Côte d'Azur, Grand Est et Hauts-de-France, sont en pointe. Mais s'ils sont choisis à la place de la SNCF, les nouveaux opérateurs ne devraient pas arriver sur les rails avant deux à quatre ans.

Michel Waitrop