



Railcoop une idée qui siffle

Une coopérative ferroviaire, financée par des sociétaires, veut exploiter des lignes abandonnées depuis des lustres par la SNCF. Les premiers trains pourraient circuler dès 2022.



L'équipe fondatrice et les premiers sociétaires de la coopérative ferroviaire. (Photo © Railcoop)

Fin 2020, on ne s'en rappelait plus forcément, le monopole exercé par la SNCF sur les lignes françaises tombe. Le marché devrait donc attirer de nouveaux opérateurs, probablement allemands ou italiens, qui viseront les axes les plus rentables. Un autre acteur, très différent, s'est fait connaître : Railcoop.

Le train, un bien commun

Il s'agit d'une coopérative ferroviaire née dans le Lot, financée par des sociétaires, unis à parts égales dans l'aventure (un sociétaire = une voix, quel que soit le montant investi). Son ambition est de « se réapproprier le rail comme un bien commun », et d'y faire circuler des trains dès 2022. Ils pourraient à terme irriguer les territoires ruraux et relier les petites et moyennes villes, comme le faisait autrefois la SNCF. La première ligne visée a plus d'envergure, Lyon-Bordeaux, laissée elle aussi en jachère depuis des lustres. Le 10 juin dernier, Railcoop a officiellement déposé auprès de l'Autorité de ré-



Vers une renaissance des petites lignes abandonnées par la SNCF en France ? (Photo © Railcoop)

gulation des transports (ART) son projet de ligne traversant la France d'est en ouest, en un peu moins de 7 h. Metz-Lyon, ou Toulouse-Rennes sont à l'étude.

Aux tarifs du covoiturage

Couvée en Occitanie par Catalis (1), un incubateur d'innovation sociale, la coopérative Railcoop est née dans le Lot en 2019. Elle est portée par des gens très soucieux de transition écologique et convaincus que le train en est un des maillons essentiels. « Le transport de voyageurs par rail nécessite moins d'un douzième de l'énergie requise pour déplacer une personne ou une tonne de marchandise par la route ». Et de constater que 90 % des Français résident à moins de 10 km d'une gare, et qu'un tiers des gares du pays ne sont plus desservies, ni en fret ni en passagers. Le réseau ferroviaire actuel, on le sait bien, ne sert que les grandes villes et les axes Paris-province. Il y a donc quelque chose à tenter, en créant dans le même temps un mouvement citoyen. Railcoop s'imagine comme une entreprise sérieuse, rentable, sans subvention publique, et entend aligner le prix de ses billets sur ceux du covoiturage. Pour pouvoir faire rouler des trains de passagers ou de marchandises, Railcoop doit disposer de ses propres rames (11 millions d'euros à l'unité, et il en faut six sur une seule ligne), à tout le moins les louer. C'est dire si la mise de fonds est importante pour une coopérative qui ne comptait pas encore 1000 sociétaires fin juin. Mais le mouvement est lancé. On l'entend siffler.

■ **Hugues de Lestapis**

www.railcoop.fr



Un tiers des gares du pays ne sont plus desservies, ni en passagers ni en fret. (Photo © Railcoop)

(1) Catalis est membre du réseau Alter'Incub qui vient de lancer son 6^e appel à projets national.