

«Un Bordeaux-Lyon sera un outil de désenclavement»

Par Pierre Carrey, Photos Thierry Laporte(<https://www.liberation.fr/auteur/3348-pierre-carrey>) – 28 juin 2020 à 17:16

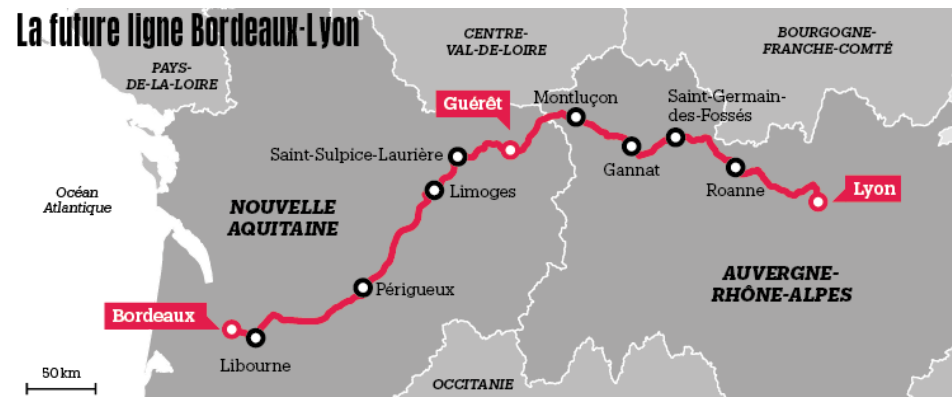


Le viaduc de Busseau, à une quinzaine de kilomètres de Guéret. Cet ouvrage achevé en 1864 fait partie du trajet de la future ligne Bordeaux-Lyon. Photo Thierry Laporte pour Libération

Rouvrir cette «petite ligne» de train est le projet de la première société d'économie sociale et solidaire implantée dans le domaine des transports en France. Entretien croisé entre son directeur général et le maire de Guéret, l'une des villes qui seraient desservies.

Et si, en s'organisant, les citoyens en venaient eux-mêmes à relancer les lignes de train abandonnées par la SNCF ? L'entreprise coopérative Railcoop envisage de rétablir le défunt Bordeaux-Lyon en 2022, après l'ouverture à la concurrence du rail. L'itinéraire passerait principalement par des villes moyennes : Libourne, Périgueux, Limoges, Saint-Sulpice-Laurière, Guéret, Montluçon, Gannat, Saint-Germain-des-Fossés et Roanne. Pas de subventions, pas d'actionnaires rémunérés, des bénéficiaires réinvestis dans de nouveaux projets : Railcoop serait la première société d'économie sociale et solidaire implantée dans le domaine des transports en France. Entretien croisé entre son

directeur général, Nicolas Debaisieux, et Michel Vergnier, le maire (PS) de Guéret (Creuse), une des villes figurant au parcours. Après vingt-deux ans de mandat, l'élu ne s'est pas représenté aux municipales.



66 Pourquoi ressusciter le Bordeaux-Lyon ?

Michel Vergnier : C'est l'histoire d'une belle ligne, le Bordeaux-Genève. Et celle d'une lente dégradation, hélas... Il y avait deux trains par jour. Nous mettions quatre heures dans une direction ou dans l'autre. Et puis, la qualité du service à bord a baissé. Les travaux sur la voie se sont multipliés. Nous sommes montés à cinq heures de trajet. La ligne a été fermée [en décembre 2012, ndlr]. La SNCF a mis en place des bus de substitution... mais qui ne passaient pas par Guéret ! Il a fallu que je me fâche pour qu'on ne nous oublie pas. Comme dit Coluche : «*Si tu as besoin de quelque chose, appelle-moi, je te dirai comment t'en passer !*» La population [13 000 habitants, ndlr] a malheureusement appris à se passer du Bordeaux-Lyon.

Nicolas Debaisieux : Selon que l'on habite à Paris, Lyon ou Guéret, on n'a pas la même vision du territoire, ni les mêmes priorités. Les liaisons entre métropoles sont assurées par le TGV. Ces lignes, très rentables, intéressent les sociétés ferroviaires classiques. Les trains régionaux (TER) sont quant à eux placés sous la responsabilité des régions. Mais les liaisons interrégionales sont négligées, alors qu'elles se révèlent vitales pour les villes de taille intermédiaire. Le Bordeaux-Lyon est une transversale très intéressante. Nous aurions pu imaginer un Bordeaux-Lyon passant par Massy, dans l'Essonne, ou par Toulouse. Mais ce sont des tronçons déjà bien desservis. Il n'y a pas que les métropoles qui comptent ! Le train peut dessiner une nouvelle relation entre les territoires.

M.V. : Ce sera un outil de désenclavement. Car ce n'est pas tant notre situation géographique qui nous condamne à être loin de tout. La ville de Guéret est beaucoup moins enclavée que les départements du Gers, du Cantal, de l'Aveyron...

N.D. : Etre loin de tout, c'est aussi être central. De quoi est-on loin ? Encore une fois, tout dépend du point de vue adopté. Notre société est basée à Figeac, dans le Lot. Le genre de ville qui a été condamnée en 2018 par le rapport Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire. Pourtant, Figeac est facilement accessible depuis Toulouse, Brive, Aurillac, Rodez...



Qu'est-ce que la réouverture de la ligne ferroviaire Bordeaux-Lyon peut changer pour une ville comme Guéret ?

M.V. : Nous gagnerons sur de nombreux tableaux. L'écologie, bien entendu. La sécurité et le confort, puisque l'on peut lire, dormir ou travailler dans un train. L'attractivité de Guéret peut elle aussi bénéficier de ce projet, sans que la ville double son nombre d'habitants - d'ailleurs, le souhaitons-nous vraiment ? Même le temps de transport peut être amélioré. En théorie nous allons plus vite en voiture, mais tout dépend où l'on se rend. Les bouchons à l'entrée de Lyon ou Bordeaux nous font perdre une heure au bas mot.

N.D. : Le trajet, estimé à six heures quarante-sept minutes entre les terminus, est plus long qu'en voiture, mais nous allons compenser par le confort. La clientèle d'affaires pourra utiliser quatre espaces isolés permettant d'organiser des visioconférences ou de travailler sur des dossiers confidentiels. Le temps perdu ne sera pas de l'argent perdu. Alstom cherche des solutions pour maintenir un wi-fi stable à bord. De même, pour les familles, nous prévoyons des aires de jeux et de larges espaces de stockage des bagages. Nous avons réfléchi à la question des horaires également. Trois trains par jour, dont un de nuit.

M.V. : Le Bordeaux-Lyon de nuit existait il y a vingt ans ! Nous avons des étudiants à Guéret (oui, quand j'ai fait venir l'enseignement supérieur dans la ville, ça a fait un peu rigoler au début !). Mais aussi une clientèle d'affaires, et des familles. Beaucoup de monde sera intéressé. Nous n'aurons pas le TGV et, d'ailleurs, cette mode passe un peu. Ne parlons même pas de l'avion... L'avenir, c'est vraisemblablement le train.



En gare de Guéret. Une meilleure desserte serait notamment utile aux étudiants de la ville. Photo Thierry Laporte pour Libération.



Est-ce que Guéret va cofinancer cette ligne ? On sait que les TER sont payés par les régions, certaines liaisons aériennes par des collectivités locales...

N.D. : Notre société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) est la propriété de ses sociétaires, qui sont actuellement plus de 900. Nous avons besoin d'un capital social de 1,5 million d'euros d'ici décembre 2021 pour obtenir notre licence d'entreprise ferroviaire. En six mois d'existence, nous avons atteint 290 000 euros, ce qui est encourageant. Les bénéfices ne sont pas reversés aux actionnaires mais réinvestis dans de nouveaux projets. Ainsi, nous ne demanderons aucune subvention publique. D'autant plus que la ligne est rentable !

M.V. : Nous - c'est-à-dire les communautés d'agglomération - pouvons apporter notre contribution en aménageant les gares. Celle de Guéret va devenir un pôle multimodal, avec dans un premier temps le rapatriement de la gare routière. Il faut imaginer par la suite de vastes stationnements pour les voitures ou les vélos.

N.D. : Nous aimerions que des communes et collectivités locales deviennent sociétaires. Ceci pour faire émerger une intelligence collective et une communauté d'intérêts. Nous avons enregistré l'adhésion du Syndicat mixte du Parc naturel régional du Livradois-Forez, qui souhaite « limiter l'impact environnemental » des transports tout en favorisant « la mobilité pour tous ». Après le deuxième tour des municipales, nous allons prendre contact avec les majorités élues. Notamment à Guéret. Par ailleurs, nous aimerions que l'Etat nous facilite l'accès à l'achat de matériel roulant. Pourquoi pas en se portant garant ? Les banques sont peu enclines à prêter à une société qui ne vise pas les 16 % ou 17 % de marge. Or, si le marché est vraiment « libéralisé », il faut que l'Etat nous aide à lever des blocages dans les barrières à l'entrée.



Qui paiera l'entretien du rail ?

N.D. : C'est nous, via une redevance versée à la SNCF. La performance du réseau est moyenne entre Gannat et Commentry. Nous allons essayer d'obtenir des améliorations grâce à des négociations avec la SNCF. Si nous le pouvons, nous augmenterons notre redevance.

M.V. : Et pour les rebroussements ? Autrefois, on perdait jusqu'à dix ou quinze minutes dans plusieurs gares, parce que nous étions tirés par une vieille locomotrice, qui ne pouvait pas faire de marche arrière. Cela a contribué à la détérioration du service.

N.D. : Les rebroussements prendront cinq minutes grâce aux rames réversibles que nous avons commandées. Le temps de six heures et quarante-sept minutes annoncé tient compte de ces manœuvres et de l'état du réseau. A terme, nous pouvons faire mieux.



Question de philosophie politique : est-ce à une entreprise, fût-elle coopérative, de se substituer à un service public du rail ?

M.V. : Il n'est pas question d'abandonner le service public ! Je ne vais pas non plus vanter les mérites de la libéralisation. Habituellement, le fric sert à rémunérer les actionnaires et on sait que de nombreux projets privés de délégation de service public finissent mal : le privé en appelle à la force

publique pour se renflouer. Ici, je préfère parler de complémentarité. Il en va de même pour la santé. La coopération entre les cliniques privées et l'hôpital public a permis à des communes comme Guéret de s'en sortir.

N.D. : On nous a déjà reproché de profiter de la libéralisation du marché du rail. Mais ce n'est pas du tout notre philosophie. Nous ne venons pas prendre notre part de marché ! Nous ne postulons pas à des trains circulant entre Paris et Lyon. Vous noterez d'ailleurs que les services publics ont délaissé cette ligne pourtant très lucrative. Ils ont aussi laissé tomber des «petites lignes». Si nous ne rouvrons pas le Bordeaux-Lyon, qui le fera à notre place ?



Railcoop exercera-t-elle une mission de service public ?

N.D. : Plutôt un «service d'intérêt général». Tout est discuté par les sociétaires. Par exemple, nous envisageons un tarif de 38 euros pour le trajet complet sans option, le même tarif qu'un covoiturage, mais certains sociétaires pensent qu'il faut créer des tarifs sociaux ou des prix réduits pour les étudiants.

M.V. : Je regarde ce projet avec beaucoup de gourmandise ! Nous avons été parmi les oubliés du ferroviaire. Aujourd'hui, nos populations utilisent la voiture pour les trajets de 30 à 40 km à l'intérieur du département, raison pour laquelle il faut leur offrir des places de stationnement dans Guéret. Mais, si le train existe, on se passe facilement de la voiture ! Il me tarde de reprendre le train. Surtout entre une grande métropole comme Lyon, et Bordeaux, notre nouvelle capitale régionale.

N.D. : Nous réfléchissons à d'autres lignes. Un Toulouse-Rennes via Limoges et Poitiers, un Metz-Lyon... Mais tout dépendra du développement du Bordeaux-Lyon. ◀

[Pierre Carrey Photos Thierry Laporte\(https://www.liberation.fr/auteur/3348-pierre-carrey\)](https://www.liberation.fr/auteur/3348-pierre-carrey)