



Rapport annuel 2020

1^{er} Exercice
20 avril 2019 – 31 décembre 2020

contact@railcoop.fr

Pépinière d'entreprises Calfatech
Parc d'activité Quercypôle
46100 Cambes

RCS 880 624 267 - Cahors

SOMMAIRE

1.	Le mot du président	3
2.	Le mot de la direction générale	4
3.	Les temps forts	6
4.	Le respect des valeurs coopératives	7
4.1.	Les valeurs inscrites dans nos statuts	7
4.1.1.	Le respect de l'objectif 9 des ODD	8
4.1.2.	La coopération	8
4.1.3.	La gouvernance démocratique et transparente	9
4.1.4.	L'indépendance	10
4.2.	L'engagement solidaire (critères ESUS)	10
5.	Situation et activité au cours de l'exercice écoulé	11
5.1.	Evolution de la structure	11
5.1.1.	Rappel: la SCIC Railcoop	11
5.1.2.	Sociétariat	12
5.1.3.	Evolution du sociétariat et du capital social	13
5.2.	Équipe	14
5.3.	Produits et services	15
5.3.1.	Cadre réglementaire	16
5.3.2.	Le matériel	18
5.3.3.	Les personnels	20
5.3.4.	Les sillons	20
5.3.5.	La politique commerciale et marketing	21
5.3.6.	Les fonctions supports	23
6.	Principaux risques et incertitudes	26
6.1.	Le contexte économique	26
6.2.	Risques relatifs à l'image	26
7.	Activités de recherche et développement	27
8.	Évènements survenus depuis la clôture de l'exercice	27
9.	Perspectives pour 2021	28
10.	Présentation des comptes annuels	29
11.	Situation des mandats des administrateurs	31

1. Le mot du président

Nous sommes à ce jour 8000 sociétaires. Bravo à nous tous.

Mais l'histoire débute par un petit collectif de personnes s'intéressant au ferroviaire puis se regroupant sous forme associative en février 2019 pour étudier si la possibilité de devenir Opérateur Ferroviaire n'était pas une utopie. La transformation de cette association en Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) le 30 novembre 2019 avec 32 membres fondateurs et son développement durant l'année 2020 a prouvé que non.

Railcoop est devenue une réalité tangible. Une réalité dans l'innovation, non pas industrielle en voulant faire rouler des trains, n'importe quelle organisation fortunée pourrait se le permettre, mais de le faire sous forme coopérative, dans le domaine de l'ESS et des Objectifs du Développement Durable, ce qui est unique en France et en Europe, et certainement dans le monde.

Cette innovation va encore plus loin dans le modèle coopératif en ayant choisi le statut SCIC, certainement le statut le plus abouti du monde coopératif, pour déjà vivre le monde de demain tant souhaité par les citoyens.

Ce monde, nous le vivons aujourd'hui au sein de Railcoop. Tout d'abord, grâce à notre organisation aux valeurs fortes actées en premier lieu par celle de la démocratie, une personne égale une voix. Ce monde nous le vivons aussi en tant qu'organisation citoyenne qui souhaite répondre à un besoin réel non satisfait, et proposer un service pour y répondre.

Nous vivons aussi la diversité par le multisociétariat qui permet à tous les acteurs d'un territoire, les citoyens, les salariés, les entreprises, les associations et les collectivités territoriales de se mettre autour de la table pour co-construire la meilleure solution au meilleur prix malgré des intérêts qui peuvent être divergents.

La SCIC est le seul statut de société de droit privé où des collectivités peuvent entrer au capital et permet ainsi de redynamiser nos territoires.

Les collectivités l'ont bien compris puisqu'elles ont répondu présentes dès janvier 2020 avec le Syndicat Mixte du Livradois Forez, suivi par la première commune avec la ville de Gannat située sur le parcours Lyon Bordeaux. Elles sont maintenant dix à nous avoir rejoint.

Dans le cadre de cette gouvernance partagée et innovante, dès juillet 2020 nous avons créé des entités appelées cercles thématiques ou géographiques situés, dans notre modèle de gouvernance, entre l'Assemblée Générale de tous les sociétaires et le Conseil d'Administration.

De nombreux sociétaires s'impliquent déjà par des centaines d'heures de bénévolat pour réfléchir, faire de la prospective et proposer des idées à l'équipe opérationnelle ou simplement se retrouver amicalement pour soutenir Railcoop.

Toutes ces entités communiquent entre elles de manière transparente pour faire émerger une intelligence collective forte.

Nous ne sommes pas seuls à vouloir entreprendre autrement, d'autres SCIC de niveau national existent dont la plus ancienne Enercoop qui a été créée en 2005. Nous faisons partie d'un groupe informel « les Licoornes » avec Mobicoop, Enercoop, Biocoop, Télécoop..., ce nom caricaturant les Licornes startup de l'autre monde.

Railcoop n'existe et n'existera que grâce à nous, sociétaires coopérateurs, pour construire et développer ensemble cette entreprise, au service des citoyens, des territoires et comme bien commun des générations futures.



Dominique Guerrée
Président du Conseil d'administration

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Guerrée', written in a cursive style.

2. Le mot de la direction générale

Tout était à construire pour faire de Railcoop la première entreprise ferroviaire coopérative de France. De nombreux chantiers restent à mener, mais le bilan de ces presque deux années permet toutefois de mesurer le travail accompli.

Le premier chantier a été de poser les bases réglementaires de ses futures activités, notamment celles permettant à Railcoop de **satisfaire aux conditions d'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire**.

Pour cela, il a fallu :

- **s'assurer d'une mobilisation citoyenne la plus large possible** pour atteindre un capital social de 1,5 millions d'Euros. Le contexte sanitaire aurait pu nous compliquer la tâche : la plupart des rencontres locales qui étaient prévues ont dû être annulées. Fort heureusement, Railcoop a trouvé un fort écho sur les réseaux sociaux, puis dans la presse. Passant de 32 sociétaires lors de sa transformation en SCIC en novembre 2019 à plus de 8000 aujourd'hui, la mobilisation citoyenne a été au rendez-vous.
- **constituer une équipe solide** qui associe à la fois des compétences ferroviaires fortes et une bonne compréhension du modèle coopératif. Railcoop, c'est aujourd'hui 13 salariés, ayant chacun une compétence précieuse pour le développement de l'entreprise.
- **trouver un assureur qui accepte de couvrir les risques** (à hauteur de 45 millions d'Euros par an par sinistre) d'une entreprise qui n'a jamais fait rouler de train et qui ambitionne de créer des services ferroviaires qui n'existent pas ou plus. Le soutien de Gras Savoye qui a su convaincre SwissRe et QBE nous a été précieux et nous sommes couverts depuis le 1^{er} décembre 2020.

Le deuxième chantier a été de **préparer les futures circulations des premiers trains Railcoop.**

La question du matériel roulant voyageurs a été particulièrement délicate à traiter et reste d'ailleurs encore ouverte à ce jour. Si l'acquisition des X72500 est en bonne voie, de nombreuses questions restent ouvertes, comme l'aménagement intérieur ou le choix du site de maintenance.

Les négociations avec SNCF Réseau sur l'obtention des sillons de circulations tant pour le service fret que pour le service voyageurs ont progressé et SNCF Réseau a pu nous proposer des offres.

Les bases organisationnelles pour la montée en puissance des recrutements des personnels roulants et des personnels au sol sont posées.

De nombreux sujets restent encore à traiter, comme la co-construction d'un cadre social ambitieux ou le développement des services sur les territoires. Mais, en quelques mois, Railcoop est passé d'une idée à un projet fédérateur et mobilisateur.

C'est grâce à vous, nos sociétaires, et c'est pour vous que l'ensemble de l'équipe opérationnelle se mobilise chaque jour.



Nicolas Debaisieux
Directeur Général

A black ink signature of Nicolas Debaisieux, consisting of a few fluid, overlapping strokes.



Alexandra Debaisieux
Directrice Générale déléguée

A purple ink signature of Alexandra Debaisieux, featuring a prominent vertical stroke and a horizontal stroke crossing it.

3. Les temps forts

20 avril 2019	Création de l'association de préfiguration de Railcoop
30 novembre 2019	Transformation de l'association en SCIC / Création de la première SCIC dédiée au ferroviaire de France
Février 2020	Le syndicat ferroviaire du Livradois Forez devient le premier groupement de collectivités à devenir sociétaire de Railcoop
4 avril 2020	Dépôt du document d'information synthétique auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) autorisant l'appel public à souscription
25 juin 2020	Notification des premiers services voyageurs à l'Autorité de Régulation des Transports
Juin 2020	Expression des besoins auprès de SNCF Réseau
12-13 septembre 2020	Première réunion des sociétaires ambassadeurs de Railcoop
1-2 octobre 2020	Visites de voitures d'occasion en Slovaquie et en République Tchèque
2 octobre 2020	La Ville de Gannat devient la première commune sociétaire de Railcoop
17 novembre 2020	Lancement du premier projet territorial de développement du ferroviaire co-financé par Railcoop, l'ADEME et le Syndicat Ferroviaire du Livradois Forez
12 décembre 2020	Fête des 1 an de Railcoop avec notamment Jean-Baptiste Djebbari (Ministre des Transports), Karima Delli (Députée européenne), Arnaud Leroy (Président de l'ADEME), Bruno Gazeau (Président de la FNAUT).

4. Le respect des valeurs coopératives

4.1. Les valeurs inscrites dans nos statuts

Rappel du préambule des statuts

Le choix de la forme de société coopérative d'intérêt collectif constitue une adhésion à des valeurs coopératives fondamentales telles qu'elles sont définies par l'Alliance Coopérative Internationale avec notamment :

- La prééminence de la personne humaine ;
- La démocratie ;
- La solidarité ;
- Un sociétariat multiple ayant pour finalité l'intérêt collectif au-delà de l'intérêt personnel de ses membres ;
- L'intégration sociale, économique et culturelle, dans un territoire déterminé par l'objet social.

L'atteinte des objectifs précédemment cités ne pourra se faire que dans le respect des valeurs communes suivantes :

- Le respect des Objectifs du Développement Durable tels que définis par les Nations-Unies, et particulièrement de l'objectif 9 visant à « bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation »
- La coopération avec l'ensemble des acteurs partageant les valeurs et les objectifs de Railcoop, notamment avec les entreprises chargées de la mise en œuvre de services publics de transport ferroviaire.
- Une gouvernance démocratique et transparente,
- L'indépendance, notamment par la constitution des réserves impartageables contribuant à la pérennité de l'entreprise et sa transmission aux générations futures.

4.1.1. Le respect de l'objectif 9 des Objectifs du Développement Durable

Le respect des Objectifs du Développement Durable est intrinsèquement lié au projet Railcoop. Railcoop vise à participer à la transition écologique en renforçant l'usage d'une infrastructure ferroviaire actuellement sous exploitée sur de nombreux tronçons. Par ailleurs, dans le cadre de son soutien à l'innovation :

- Railcoop a travaillé avec des étudiants de CentraleSupélec sur la problématique de la desserte ferroviaire des territoires non équipés de plateformes logistiques.
- Railcoop a mobilisé le programme AlterActions pour réfléchir à l'impact territorial de la desserte de la ville de Gannat dans le cadre de la liaison Bordeaux-Lyon
- Railcoop a enfin contractualisé avec la société TPGroup Sapienza pour réfléchir à l'amélioration de la connexion internet des trains.

4.1.2. La coopération

La coopération avec l'ensemble des acteurs partageant les valeurs et les objectifs de Railcoop se traduit par l'adhésion de Railcoop à plusieurs collectifs, dont :

- le Collectif pour une Transition Citoyenne qui comprend notamment le groupe des Licoornes regroupant les sociétés coopératives s'adressant à des marchés de masse (Enercoop, Telecoop, Commown, Citiz, Mobicoop, Label Emmaüs notamment)
- l'Union Régionale des Scop d'Occitanie et la Confédération Générale des Scop,
- les Chambres Régionales de l'Economie Sociale et Solidaire d'Auvergne Rhône Alpes et de Nouvelle Aquitaine
- l'association Objectif Train de Nuit
- l'association Ferinter
- l'association GuidedWays de l'ESTACA

Railcoop travaille avec les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'Autorités Organisatrices de la Mobilité en charge des services TER dans le cadre du lancement du Bordeaux-Lyon afin de s'assurer de la complémentarité des services. Des échanges ont également eu lieu avec des représentants de Fret SNCF, SNCF Voyageurs, RENFE et Thello pour envisager des coopérations possibles. Railcoop a enfin des échanges réguliers avec l'Etat (Ministère des Transports, Secrétariat d'Etat à l'Economie Sociale et Solidaire, Secrétariat d'Etat à la Ruralité).

Railcoop a également pris des participations croisées dans les coopératives Mobilib (Citiz Occitanie – autopartage) et Commown (location de matériel informatique) en vue de développer des partenariats opérationnels.

Enfin, Railcoop est membre de l'association européenne des nouveaux entrants du ferroviaire, AllRail.

4.1.3. La gouvernance démocratique et transparente

La gouvernance démocratique et transparente se matérialise par la mise en place de **cercles de réflexions**. Les cercles sont des lieux de réflexion portés par les sociétaires de Railcoop. Espaces d'expression de l'intelligence collective de la coopérative, ils permettent aux sociétaires de faire émerger un intérêt commun et de transmettre des propositions au conseil d'administration. À l'exception des cercles territoriaux, et compte tenu de la dispersion géographique des participants, les réunions des cercles ont lieu en ligne.

Au 31 décembre 2020, les cercles suivants sont actifs :

Cercles thématiques :

- **Cercle gouvernance** : Ce cercle propose aux sociétaires de mettre en œuvre une réflexion autour de la gouvernance coopérative au sein de Railcoop. Au cours de 2020, le cercle a avancé sur des questionnements autour du règlement intérieur, du modèle de gouvernance et du fonctionnement des cercles.
- **Cercle animation du sociétariat** : Ce cercle s'intéresse aux sujets liés à la vie coopérative, à la convivialité, à l'accueil et à l'engagement des sociétaires. En 2020, le cercle a construit le programme de la première formation des ambassadeurs de Railcoop. Le cercle réalise notamment l'accueil téléphonique des nouveaux sociétaires.
- **Cercle service annuel 2023** : Ce cercle vise à co-construire des propositions de futures lignes voyageurs. En 2020, les sociétaires ont émis des suggestions de lignes et de critères de sélection de ces lignes. Ils ont soumis les lignes de jour à une analyse multi-critères¹.
- **Cercle Train réinventé et nouveaux services à bord et en gare** : en 2020, le cercle a organisé des premiers échanges afin de collecter les idées de chacun. Ce travail a permis de faire émerger les idées de service en gare et à bord des trains et de juger de leurs pertinences et dépendances.
- **Cercle desserte fine des territoires** : ce cercle a démarré fin 2020 et réfléchit à la manière dont Railcoop peut participer ou enclencher des dynamiques visant à conforter ou rouvrir des petites lignes locales afin d'améliorer le maillage fin des territoires traversés par ses trains
- **Cercle outils numériques** : Ce cercle explore les innovations digitales qui pourront être déployés par Railcoop.
- **Cercle Fret** : Ce cercle identifie des solutions, des dessertes et des services à développer.

Cercles territoriaux :

- **Cercle local de Bordeaux** : ce cercle développe l'ancrage local de la coopérative en organisant des échanges entre sociétaires autour de Bordeaux et en accentuant la visibilité de Railcoop en Gironde.

¹ Ces lignes ont été présentées au Conseil d'administration le 6 février 2021 et vont faire l'objet d'études complémentaires par l'équipe opérationnelle

4.1.4. L'indépendance

L'indépendance de Railcoop se traduit par l'établissement de réserve impartageable dont le niveau est fixé par l'Assemblée Générale. Toutefois, cette année, en l'absence de résultat positif, les réserves impartageables ne peuvent pas être abondées.

4.2. L'engagement solidaire (critères ESUS²)

Rappel des statuts (préambule)

Par ailleurs la Société Coopérative s'engage à mener une politique de rémunération des salariés et dirigeants qui satisfait aux deux conditions suivantes, définies dans l'article L.3332-17-1 du Code du travail :

- la moyenne des sommes versées, y compris les primes, aux cinq salariés ou dirigeants les mieux rémunérés ne doit pas excéder, au titre de l'année pour un emploi à temps complet, un plafond fixé à sept fois la rémunération annuelle perçue par un salarié à temps complet sur la base de la durée légale du travail et du salaire minimum de croissance, ou du salaire minimum de branche si ce dernier est supérieur.
- les sommes versées, y compris les primes, au salarié ou dirigeant le mieux rémunéré ne doivent pas excéder, au titre de l'année pour un emploi à temps complet, un plafond fixé à dix fois la rémunération annuelle citée ci-dessus.

Plus haute rémunération (brut annualisée)	72 000 Euros
Plus faible rémunération (brut annualisée)	19 200 Euros
Pour information : SMIC	18 473 Euros
Rémunération moyenne des 5 salariés les mieux payés (brut annualisée)	39 131,2 Euros
Ecart de rémunération entre la rémunération moyenne des 5 salariés les mieux payés et le SMIC (<7)	2,12
Ecart de rémunération entre la plus haute rémunération et le SMIC (<10)	3,89

Salaires des dirigeants en 2020 (brut) :

- Directeur Général : 30 425 Euros^{3,4}

² Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale

³ Rémunéré depuis le 1^{er} mars 2020, bénévole avant

- Directrice Générale Déléguée : 23 743,5 Euros^{4,5}
- Directeur de la sécurité ferroviaire : 24 000 Euros⁶

Railcoop travaille par ailleurs avec deux entreprises adaptées :

- Handirect, basée à Bordeaux, pour l'envoi des attestations de sociétariat et autres publipostages
- Extalea pour la gestion de la paie

5. Situation et activité au cours de l'exercice écoulé

5.1. Evolution de la structure

5.1.1. Rappel: la SCIC Railcoop

Railcoop est la **première entreprise ferroviaire sous statut coopératif de France** et, à notre connaissance, d'Europe. Plus précisément, Railcoop est une Société Anonyme Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC SA) à capital variable.

Qu'est-ce qu'une SCIC ?

La SCIC, créée par la loi 2001-624 du 17 juillet 2001, est :

- Une société inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés et soumise aux impôts commerciaux. Elle fonctionne comme toute société soumise aux impératifs de bonne gestion et d'innovation. Railcoop est à ce titre une Société Anonyme à capital variable.
- Une coopérative qui fonctionne selon le principe « 1 personne = 1 voix en assemblée générale » quel que soit le nombre de parts sociales détenues et qui permet d'associer toute personne physique ou morale de droit privé ou de droit public autour du projet commun. Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics territoriaux peuvent devenir associés et détenir jusqu'à 50 % du capital.
- Une société d'intérêt collectif dont minimum 57,5 % du résultat doit être affecté aux réserves impartageables en vue de l'atteinte d'un objectif sociétal. L'objectif sociétal de Railcoop est de « *renforcer l'usage du ferroviaire sur tous les territoires pour contribuer à la transition écologique et par une implication de l'ensemble des bénéficiaires de cette mobilité.* »

La SCIC permet :

⁴ Rémunérée depuis le 1^{er} avril 2020, bénévole avant

⁵ Depuis le 1^{er} mai 2021, le salaire du Directeur Général est de 60 000 Euros brut annuel et, depuis le 1^{er} janvier 2021, le salaire de la Directrice Générale Déléguée est de 65 000 Euros brut annuel.

⁶ En poste depuis le 7 septembre 2020

- D'impliquer des acteurs différents (particuliers, collectivités locales, associations et entreprises) autour d'un projet commun en dissociant le capital social détenu des droits de vote dans l'entreprise.
- De combiner des activités marchandes et non marchandes. Le statut de SCIC est le seul statut d'entreprise qui permet d'avoir des services réalisés par des bénévoles (dans le respect du droit du travail, sans lien de subordination et de temporalité).
- La part du résultat affectée aux réserves impartageables est déductible de l'Impôt sur les Sociétés (IS). Ainsi, lorsque 100% du résultat sert au projet sociétal, l'entreprise n'est pas soumise à l'IS.

La SCIC n'est pas une société dont la finalité première est de générer du profit pour rémunérer ses actionnaires. A ce titre, la rémunération des parts sociales est strictement encadrée par la loi et ne peut excéder le taux moyen des obligations des grandes entreprises majoré de 2 points. Par ailleurs, les plus-values liées à la détention sont très limitées car la cession des parts sociales à un tiers n'est pas possible. En cas de retrait de la coopérative, la SCIC est tenue de rembourser la part sociale à sa valeur nominale (qui peut toutefois être inférieure à la valeur d'achat en fonction des capitaux propres de l'entreprise).

5.1.2. Sociétariat

Au 31 décembre 2020, Railcoop compte **3128 sociétaires** pour un **capital libéré de 1 047 900 Euros** et un **capital souscrit de 1 247 400 Euros**.

Le Conseil d'administration a par ailleurs procédé à l'annulation de 12 parts suite au décès de 2 sociétaires.

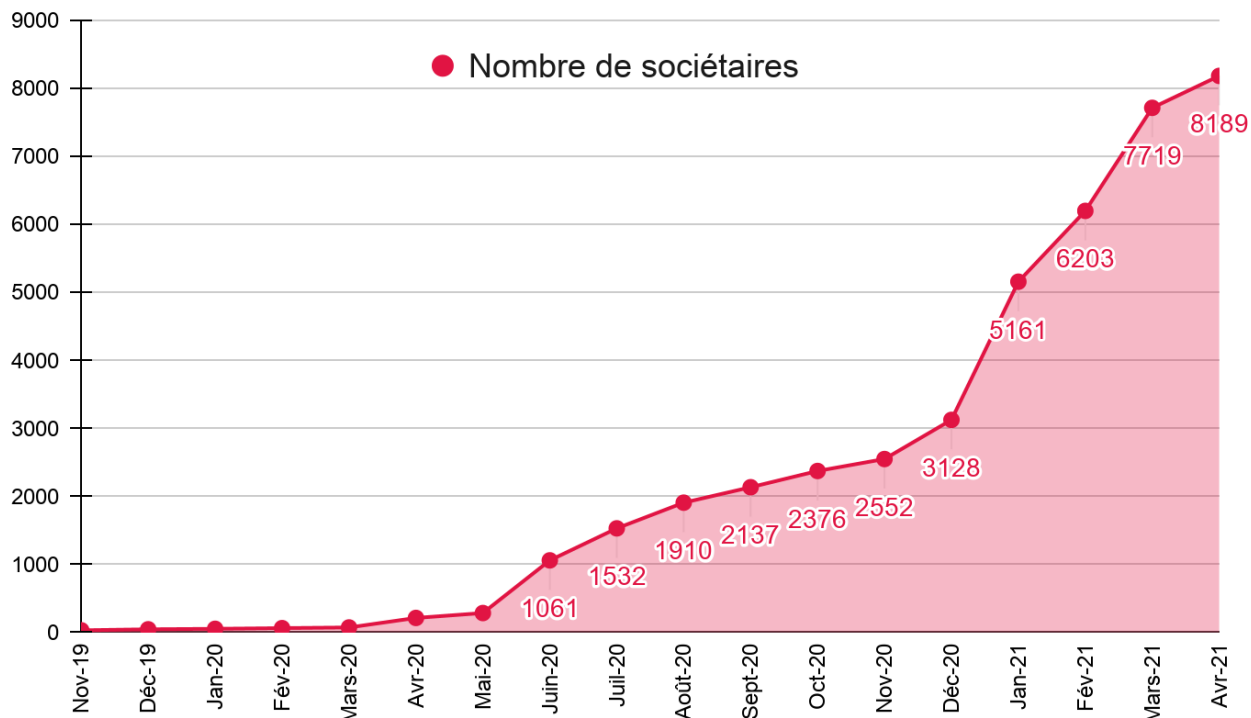
Les sociétaires sont répartis dans **5 collèges** qui ont chacun 20% des droits de vote en Assemblée Générale :

<i>Au 31 décembre 2020</i>	Nombre de sociétaires par collège :	Répartition du capital par collège :
Salariés	5 (0,2%)	3,9%
Bénéficiaires personnes physiques	3 058 (97,8%)	90,5%
Bénéficiaires personnes morales	33 (1,1%)	0,8%
Collectivités locales	4 (0,1%)	4,6%
Partenaires techniques et financiers	28 (0,9%)	1,2%

Il peut enfin être noté que M. Dominique Bapst, sociétaire dans la catégorie des

bénéficiaires personnes physiques, a démissionné du Conseil d'administration le 14 septembre 2020 pour raisons personnelles.

5.1.3. Evolution du sociétariat et du capital social



L'évolution du sociétariat sur l'exercice 2020 peut se résumer en 3 phases :

- De la création de la SCIC au lancement de l'appel public à souscription le 3 avril 2020 : la souscription au capital provenait essentiellement de proches des sociétaires fondateurs ou de personnes ayant entendu parler du projet par le bouche à oreille.
- Du 3 avril 2020 à l'annonce de la notification à l'ART de la ligne Bordeaux-Lyon en juin 2020 : suite à l'ouverture de l'appel public à souscription, la communication sur les réseaux sociaux s'est intensifiée. Combinée avec la mise en place d'un outil de souscription en ligne, le nombre de sociétaires a été multiplié par 4 entre fin mars et début juin 2020.
- De juin 2020 à décembre 2020 : l'annonce de la notification de la ligne Bordeaux-Lyon à l'ART et les retombées presse que cette annonce a suscité ont conduit à une progression très forte du sociétariat qui a été multiplié par 10 entre juin et décembre.

Il y a actuellement une surreprésentation importante des personnes physiques dans le capital social de Railcoop. Cette surreprésentation va être amenée à évoluer au fur et à mesure du développement de la coopérative pour plusieurs raisons :

- L'organisation des élections municipales du printemps 2020, retardées par le COVID-19, a conduit à un faible engagement des collectivités locales au capital de Railcoop. A présent que les exécutifs locaux sont en place, plusieurs collectivités ont annoncé leur volonté de nous rejoindre et ont pris des délibérations en ce sens début 2021.
- Plusieurs acteurs, et notamment des entreprises, sont dans l'attente de voir si Railcoop peut franchir les obstacles techniques et administratifs pour fournir son service avant de nous rejoindre. L'expiration du délai de saisine de l'Autorité de Régulation des Transports (ART), le 25 juillet 2020, pour contester les services voyageurs proposés par Railcoop à partir de 2022, est l'un des premiers obstacles levés par Railcoop. L'atteinte du capital social de 1,5 M€, condition requise pour l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire, est la deuxième étape qui a été franchie début 2021.

5.2. Équipe

Au 31 décembre 2020, Railcoop est **composée de 7 salariés** :

- Nicolas Debaisieux, directeur général, bénévole puis rémunéré depuis le 1^{er} mars 2020
- Alexandra Debaisieux, directrice générale déléguée, en charge des financements, des relations institutionnelles et de la vie coopérative, bénévole puis salariée depuis le 1^{er} avril 2020
- Noémie Robert, assistante de direction⁷, salariée depuis le 15 juin 2020
- Jérémy Auguy, directeur de la sécurité ferroviaire, salarié depuis le 7 septembre 2020

- Sophie Le Rall, assistante administrative⁸, intérimaire depuis le 12 novembre 2020
- Emmanuelle Chabert, chargée des services ferroviaires voyageurs, salariée depuis le 1^{er} décembre 2020
- Boris Séguy, chargé des services numériques, salarié depuis le 1^{er} décembre 2020

Par ailleurs, le recrutement de Chloé Murgue, chargée des services ferroviaires fret, a été acté en novembre 2020. Chloé a rejoint l'équipe le 15 février 2021.

Tous les salariés bénéficient d'une mutuelle souscrite auprès de la Mutuelle Entrain prise en charge à 100% par l'entreprise et d'une prévoyance souscrite auprès de SOLIMUT (y compris pour les non-cadres).

Les salariés en télétravail bénéficient de la prime réglementaire de 50€ par mois et de la prise en charge des frais d'équipement, conformément au droit du travail.

⁷ Le poste de Noémie Robert a évolué au 1^{er} janvier 2021 pour être chargée de la vie coopérative

⁸ Depuis le 1^{er} février 2021, Sophie Le Rall est salariée sur le poste d'assistante de direction

L'équipe s'appuie par ailleurs sur des prestataires externes indépendants :

- Anne-Sophie Lahaye, chargée de communication
- Typhaine Deleye, graphiste

Railcoop s'appuie enfin sur les prestataires extérieurs suivants :

- BlueStar Strategies, sur les relations institutionnelles
- Extalea (entreprise adaptée) sur la paye
- Audiès, sur l'expertise comptable

5.3. Produits et services

Railcoop opérera ses propres services ferroviaires fret et voyageurs, avec du matériel roulant neuf ou d'occasion. Ces services seront opérés par son propre personnel formé, évalué et habilité. Railcoop opérera des services librement organisés (c'est-à-dire ne bénéficiant pas de subventions d'exploitation). Railcoop organisera par ailleurs la vente de ses services, voire de services combinés avec d'autres offres de transport (sous réserve de répondre aux conditions d'exercice réglementaires).

Services librement organisés versus services conventionnés

Un service conventionné est un service défini par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), qui peut être à ce jour soit l'Etat soit les Régions. Il est généralement mis en œuvre via une délégation de service public (DSP) qui précise les modalités d'exercice du service : horaire, matériel, financement, etc. Dans ce cadre, l'AOM est donneur d'ordre et l'entreprise ferroviaire est prestataire de service. Depuis décembre 2019, les AOM peuvent choisir d'autres prestataires que la SNCF. Keolis, Transdev, RATP Dev, sont des exemples d'entreprises qui se positionnent sur ce type de marché.

Un service librement organisé est un service défini par l'entreprise ferroviaire (ou par un candidat autorisé⁹) et opéré à ses risques et périls. Le fret est entièrement libéralisé depuis 2006 et une dizaine d'entreprises ferroviaires se positionnent sur ce marché (ECR, Lineas, Trackfer, Regiorail, Millet Rail,...). Les services voyageurs ont quant à eux, été progressivement libéralisés depuis une dizaine d'années (ouverture des lignes internationales avec cabotage en 2009 et ouverture partielle des lignes domestiques en décembre 2020). Par conséquent, depuis décembre 2020, toute entreprise ferroviaire peut opérer des services ferroviaires, sous réserve qu'ils ne perturbent pas l'équilibre économique d'un service conventionné. Pour opérer un service librement organisé, il est donc nécessaire de notifier préalablement les services à l'Autorité de Régulation des Transport (ART).

⁹ Un « candidat autorisé » est une entreprise qui n'a pas de licence d'entreprise ferroviaire, mais qui commande des services ferroviaires à une entreprise ferroviaire. A ce jour, seul Flixbus envisageait ce statut, mais a finalement annoncé son retrait du marché français en mars 2020.

Railcoop a notifié à l'ART, le 25 juin 2020 trois services voyageurs sur les liaisons : Bordeaux-Lyon, Thionville-Lyon et Toulouse-Rennes. Le délai de saisine de l'ART pour contester ces services étant expiré, ils sont de facto autorisés et ne peuvent plus être contestés par les AOM ou par les entreprises ferroviaires titulaires de contrats de service public.

A ce jour, outre Railcoop, seules deux entreprises ont notifié des services à l'ART : Thello (filiale de Trenitalia, l'opérateur historique italien) et RENFE (opérateur historique espagnol). Un quatrième acteur pourrait également émerger d'ici à 2023 sur les services librement organisés. SNCF Voyageurs a en effet en projet de créer un nouvel opérateur ferroviaire. Actuellement connu sous le nom d'OSLO, il vise le même marché voyageurs que Railcoop, à savoir les services en trains classiques, même s'il se positionne dans un premier temps sur les radiales Paris-Provence.

5.3.1. Cadre réglementaire

Pour opérer un service ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit avoir :

- Une licence d'entreprise ferroviaire délivrée par le Ministère en charge des transports,
- Un certificat de sécurité délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF),
- La licence d'entreprise ferroviaire.

La licence d'entreprise ferroviaire vise à démontrer qu'une entreprise ferroviaire dispose :

- (i) Des connaissances, de l'expérience et d'une organisation de gestion lui permettant d'exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûre et efficace de ses activités ;
- (ii) De la capacité financière à faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes pour une période de 12 mois ;
- (iii) D'une couverture des risques adaptée à son activité.

La capacité financière est évaluée au regard du plan de développement et du capital social de l'entreprise (cf. tableau ci-dessous) :

Objet de la demande	Quantité transportée annuellement (exprimée en tonnes-kilomètres)	Capital social minimal de l'entreprise
Transport de voyageurs		1 500 000 €
Traction seule		50 000 €

Transport de marchandises	Plus de 500 millions	1 500 000 €
	Entre 200 et 500 millions	500 000 €
	Entre 50 et 200 millions	200 000 €
	Moins de 50 millions	50 000 €

Au 31 décembre 2020, Railcoop a un capital social libéré de 1 047 900 Euros¹⁰.

L'entreprise doit par ailleurs justifier qu'elle a contracté auprès d'une compagnie d'assurance un contrat couvrant sa responsabilité civile professionnelle en cas d'accident, selon un barème précis (cf. tableau ci-dessous) :

Activité	Quantité transportée annuellement (exprimée en tonnes-kilomètres)	Montant minimal des plafonds de garantie (par an et par sinistre)
Transport de voyageurs		45 000 000 €
Traction seule		10 000 000 €
Transport de marchandises	Supérieure à 500 millions	25 000 000 €
	Inférieure à 500 millions	10 000 000 €

Railcoop bénéficie depuis le 1^{er} décembre 2020 d'une assurance responsabilité civile avec un montant minimal des plafonds de garanties de 45 000 000 €. Cette assurance est fournie par pool d'assureurs composé de SwissRe et QBE avec le courtier Gras Savoye.

La licence d'entreprise ferroviaire est valide pour l'ensemble de l'Union Européenne.

- Le certificat de sécurité unique (CSU)

En délivrant un Certificat de Sécurité Unique, l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) (Autorité nationale de sécurité (ANS)) présume, avec un degré de certitude raisonnable sur la base de l'instruction d'un dossier de sécurité, que l'entreprise ferroviaire est apte à assurer une gestion sûre de ses activités avec le niveau de sécurité requis, en regard de son Système de Gestion de Sécurité (SGS), de son organisation opérationnelle et des moyens mis en œuvre.

¹⁰ Le seuil de 1,5M€ de capital social a été atteint le 3 mars 2021

Lorsque le CSU est délivré par l'ANS française à savoir l'EPSF, ce dernier est valide pour circuler uniquement sur le territoire français (y compris sur les sections frontières en fonction des accords avec les autres ANS).

Pour circuler sur d'autres réseaux européens, le SGS devra être complété en regard des particularités réglementaires et techniques afférentes à chacun des pays où des services seront opérés. Le dossier de sécurité devra alors être soumis à l'agence européenne des chemins de fer (EUAR) qui après instruction (en collaboration avec les ANS de chacun des pays concernés), délivrera une CSU élargie au périmètre des réseaux pays européens ayant fait l'objet de l'instruction.

L'élaboration et la mise en place du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) de Railcoop qui sera instruit par l'EPSF, a été confiée à Jérémy Auguy depuis son arrivée dans l'entreprise le 7 septembre 2020¹¹. Ce dernier est ancien responsable adjoint de la sécurité ferroviaire au sein de l'entreprise CFL Cargo (la filiale fret des chemins de fer luxembourgeois) et ancien inspecteur à l'EPSF.

Railcoop a d'ores et déjà débuté la concertation préalable avec l'EPSF afin de garantir la recevabilité de son dossier.

5.3.2. Le matériel

Le matériel utilisé par Railcoop doit être apte à circuler sur le réseau ferré national. Plus précisément, il doit avoir une Autorisation de Mise sur le Marché (AMM) européenne correspondant à une autorisation de véhicules par type. L'AMM concerne le matériel neuf ou le matériel rénové ayant subi des modifications significatives et/ou substantielles par rapport au véhicule type initialement autorisé.

Les AMM sont instruites soit par l'EPSF si le matériel roulant ne circule que sur le RFN, soit par l'agence européenne (avec l'appui des ANS) s'il est prévu que le matériel roulant circule sur plusieurs réseaux européens.

La délivrance d'une autorisation peut prendre jusqu'à deux ans et coûter jusqu'à 10M€. C'est pourquoi Railcoop cherche du matériel neuf ou d'occasion déjà autorisé à circuler sur le réseau ferré national.

Concernant le matériel fret, les loueurs disposent déjà d'un parc conséquent et disponible notamment en raison du déclin du fret ferroviaire ces dernières années. Des discussions ont donc eu lieu avec Akiem pour les locomotives et Ermewa pour la location de wagons. Toutefois, compte tenu de la date de lancement du service fret (fin 2021), la contractualisation n'était pas effective au 31 décembre 2020.

Concernant le matériel voyageurs, la situation est plus contrastée. Railcoop a entamé des discussions avec des loueurs (Akiem et Alphatrains) et avec Alstom dès la fin 2019 pour la location de rames Coradia Liner neuves.

¹¹ La concertation préalable avec l'EPSF afin de garantir la recevabilité de son dossier a débuté le 1^{er} janvier 2021

Plusieurs éléments ont rendu cette option caduque :

- La location du matériel roulant était conditionnée à l'obtention d'une garantie publique visant à sécuriser l'achat du matériel par les loueurs. Suite à cette demande, Railcoop a mandaté le cabinet d'avocats CMS Francis Lefebvre afin d'évaluer la faisabilité juridique d'une telle garantie. Cette analyse juridique a conclu à la faisabilité d'une garantie publique pour l'investissement dans du matériel roulant (à l'instar de ce qui se pratique déjà pour l'acquisition de matériel par les entreprises ferroviaires historiques via notamment le dispositif européen Eurofima). Une garantie dans des conditions plus favorables aux conditions de marché pouvait également être envisagée, sous réserve d'une notification auprès de la Commission Européenne. Railcoop a sollicité l'Etat et les collectivités locales afin de savoir si une telle garantie pouvait être envisageable. Toutefois, à ce jour, aucune structure publique n'a pris la décision de mettre en place des garanties sur l'investissement dans du matériel ferroviaire pour des nouveaux entrants sur le marché.
- Le prix des rames (16 M€ l'unité¹²) et des incertitudes sur les délais de livraison possible en raison de la vente du site de production de Reichshoffen par Alstom ont par ailleurs rendu moins pertinente l'acquisition de matériel neuf.

Railcoop s'est donc orienté vers l'achat de matériel d'occasion.

Les seuls matériels d'occasion aptes à circuler sur le réseau ferré français sont :

- Des voitures UIC Z1 (ex : voitures Corail) tractées par une locomotive. Ces voitures sont actuellement disponibles dans plusieurs pays européens. Les conditions de maintenance de ce matériel sont toutefois très variables et le suivi de ces opérations peut faire peser des incertitudes sur leur exploitation. Leur usage est également peu adapté pour la ligne Bordeaux-Lyon qui comprend 4 rebroussements. Enfin, la disponibilité de locomotives diesel aptes à la traction de voitures voyageurs sur le réseau français est limitée.
- Des autorails diesel de type X72500 tri-caisses ou bi-caisses.

Après avoir prospecté pour des voitures UIC Z1 en Europe, Railcoop s'est concentré depuis novembre 2020 sur l'acquisition de rames X72500 tri-caisses.

Point sur le matériel X72500

Railcoop a ainsi fait une offre d'achat de 10 rames à SNCF Voyageurs (et une rame bi-caisses pour pièces). Conçu initialement pour des liaisons intervilles, ce matériel a été utilisé principalement pour des services TER. Ce matériel n'étant pas adapté aux services TER, les Régions sont en train de s'en séparer pour le remplacer par des Régiolis.

¹² Une partie de ce coût concerne des droits de propriété intellectuelle qui doivent être reversés à la SNCF au titre de sa participation à la conception du Régiolis.

Les X72500 ont l'avantage d'être déjà autorisés sur le réseau ferré national. Le parc de matériel est par ailleurs relativement conséquent (117 rames construites), ce qui ne pose pas de problème d'approvisionnement de pièces de rechange à terme. Ils ont par ailleurs une conception robuste, avec de nombreuses redondances, qui leur permet de terminer leur service commercial, même avec un moteur ou un générateur auxiliaire hors service.

Les X72500 ont cependant une réputation de matériel peu fiable en raison de nombreux problèmes qu'ils ont connus au démarrage de leur exploitation et en raison de défauts de conception qui le rendent peu apte au transport régional (porte unique, temps d'accélération...). A ce jour, ces matériels ont été fiabilisés, même si des points de fragilité subsistent :

- Les moteurs MAN ont fait l'objet de modifications pour leur permettre de fonctionner dans un environnement contraint. Ils nécessitent un suivi quotidien des niveaux d'huile pour détecter au plus tôt des dysfonctionnements éventuels. Ce suivi quotidien (maintenance de niveau 1) sera effectué par les conducteurs de Railcoop.
- Les générateurs auxiliaires (GROG) sont particulièrement bruyants, ce qui pose un problème de confort, et la situation des prises d'air sous la caisse entraîne une obstruction fréquente, notamment à l'automne¹³. Pour résoudre ce problème, il convient d'assurer le nettoyage des filtres quotidiennement.

5.3.3. Les personnels

Un service ferroviaire doit être opéré par des conducteurs ayant, non seulement une licence de conducteur valide au format européen, mais également une attestation complémentaire reprenant le matériel et les infrastructures sur lesquels le conducteur sera apte à circuler conformément au processus de certification décrit dans le SGS de Railcoop.

Une formation complète dans un centre agréé par l'EPSF, dure environ 1 an et il y a actuellement une pénurie de conducteurs de train expérimentés (formés et certifiés). Toutefois, au 31 décembre 2020, Railcoop a d'ores et déjà reçu plus d'une vingtaine de candidatures spontanées de conducteurs. Le recrutement s'orientera prioritairement sur des profils expérimentés.

5.3.4. Les sillons

Un sillon est un créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un instant précis. Chaque sillon est inséré dans un horaire de service annuel (SA). Ces sillons doivent être commandés à SNCF Réseau en avril précédant

¹³ C'est d'ailleurs ce qui a valu aux X72500 le surnom d'« aspirateurs ».

l'année de l'horaire de service (N-1) et sont octroyés en septembre. Ainsi, pour une circulation en 2022, les sillons doivent être commandés en avril 2021¹⁴.

Railcoop est donc d'ores et déjà intégré à ce processus depuis juin 2020 pour les services prévus en 2022.

Plus précisément, Railcoop a effectué une expression de besoin pour la circulation du service Bordeaux-Lyon à hauteur de 3 Aller-Retour quotidiens à compter du 27 juin 2022 conformément à la notification effectuée à l'ART.

Railcoop a ainsi participé à plusieurs réunions de concertation avec SNCF Réseau, les autres entreprises ferroviaires et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (i.e. les Régions) afin d'assurer la circulation de tous sur le réseau¹⁵.

5.3.5. La politique commerciale et marketing

- Le transport de marchandises

Fin 2021, Railcoop va lancer une expérimentation de navette ferroviaire de transport de marchandises entre le Nord-Ouest de l'Aveyron (Figeac/Decazeville) et l'agglomération toulousaine. Cette expérimentation doit permettre :

- de tester une approche commerciale innovante de la question du fret ferroviaire sur les territoires ruraux,
- de roder les procédures liés à la sécurité ferroviaire en vue du lancement du service voyageur en juin 2022

Concrètement, Railcoop va mettre en place un service quotidien entre les cours de marchandises de Viviez, Capdenac et Toulouse Saint Jory. Ce service sera opéré par des wagons permettant le transport de marchandises palettisées. Au besoin, des wagons spéciaux, fournis par des entreprises ferroviaires partenaires, pourront venir compléter le train.

L'approche classique du fret ferroviaire consiste à créer une offre de service dès lors qu'un besoin précis (généralement d'une installation embranchée au réseau ferré) a été identifié. Le fret ferroviaire se concentre par ailleurs actuellement sur des volumes importants, mais qui génère toutefois de faibles marges. Cette approche conduit à ne pas considérer des besoins diffus à l'échelle d'un territoire. Or, 48% de l'emploi industriel se concentre dans les territoires ruraux, principalement dans des TPE/PME.

L'expérimentation menée par Railcoop consiste à capter, sur un territoire donné, ces besoins diffus, à les regrouper sur des cours de marchandises (Capdenac et Decazeville) et à assurer un flux régulier vers un hub logistique proche d'une métropole régionale (Toulouse Saint Jory), afin soit de desservir la métropole, soit de permettre une expédition/réception de flux aux destinations/origines plus lointaines. Il s'agit donc bien

¹⁴ Les sillons ont été commandés le 9 avril 2021

¹⁵ Le travail de concertation s'est terminé le 3 mars 2021 avec la publication des offres de SNCF Réseau au catalogue de sillons pour le service annuel 2022.

de partir des besoins d'un territoire (et non d'une entreprise en particulier) et de connecter ce territoire à un autre mieux connecté aux grands flux logistiques.

Le territoire du Nord-Ouest de l'Aveyron se prête particulièrement bien à cette expérimentation. La présence industrielle est particulièrement forte sur ce territoire¹⁶, situé au cœur de la Mecanic Vallée, un cluster rassemblant 210 entreprises industrielles et totalisant 13 000 emplois. Pour autant, ce territoire se trouve à 1h environ par la route des principaux axes et ne possède aucun entrepôt logistique important.

L'expérimentation menée par Railcoop doit permettre, dans un premier temps, de capter au plus 5% des flux de camions entrant et sortant du territoire (environ 700 camions/jour)

Afin de dimensionner l'activité et préparer l'expérimentation, Railcoop a organisé une réunion en février 2020 avec les entreprises de la Mecanic Vallée. Railcoop a par ailleurs rencontré plusieurs chargeurs au cours de l'année 2020 pour bien comprendre leurs besoins. Des rencontres ont également eu lieu avec Fret SNCF afin de comprendre pourquoi ce territoire n'était pas desservi par des offres de fret ferroviaire et la complémentarité avec le service Fret SNCF notamment a été identifiée. Enfin, des échanges ont eu lieu avec les loueurs de matériel et avec SNCF Réseau pour préparer les conditions opérationnelles de lancement du service.

- Le transport de voyageurs

Railcoop va démarrer son activité « voyageurs » par la ligne Bordeaux-Lyon. Cette ligne permet de recréer une liaison ferroviaire directe entre Bordeaux et Lyon qui n'existe plus depuis 2014. Elle est représentative des types de services que Railcoop veut fournir en connectant directement les territoires. Cette offre ne concurrence pas directement les lignes exploitées par l'entité SNCF Voyageurs et est complémentaire des services publics ferroviaires (comme l'absence de saisine de l'ART, l'a de facto constaté).

Railcoop a mandaté Systra en janvier 2020 pour conduire une étude de marché sur le potentiel de la ligne Bordeaux-Lyon. D'après cette étude, le potentiel de marché est de 690 000 voyageurs par an et 254 millions de voyageurs.km, avec un positionnement tarifaire aligné sur le covoiturage (0,05€/km + 15€/passagers). A titre de comparaison, en 2014, la SNCF a transporté 325 000 voyageurs sur cet axe avec un seul aller-retour par jour (contre 3 pour Railcoop tel que défini dans l'étude Systra). Par ailleurs, en 1992, le volume de trafic sur cet axe était de 390 millions de voyageurs.km, soit un nombre de voyageurs d'au moins 1,1 million¹⁷.

Focus sur le temps de trajet Bordeaux-Lyon et le nombre d'aller-retour

¹⁶ 35,8% de l'emploi salarié sur le bassin de vie de Figeac et 28,1% sur Decazeville contre 13,9% au niveau national.

¹⁷ Railcoop vient de lancer une étude complémentaire auprès d'un groupement composé de Systra, Orange Business Services et Nova 7 pour compléter l'étude de marché initiale. Il s'agit en particulier de mesurer le potentiel de rabattement de la ligne, d'affiner l'estimation de trafic en fonction des sillons proposés par SNCF Réseau et d'évaluer l'impact COVID sur le service.

Le temps de trajet calculé par Railcoop sur la base des référentiels techniques fournis par SNCF Réseau est de 6h47. Par ailleurs, Railcoop prévoyait initialement 3 Aller-Retour quotidiens (2 en journée et 1 la nuit pour concurrencer les cars en service librement organisés).

Dans le cadre d'une étude horaire commandée par Railcoop en juillet 2020, SNCF Réseau a estimé être en mesure de fournir un sillon avec un temps de parcours compris entre 7h10 et 7h22, soit le temps du service effectué par la SNCF en 2014 (avec 14 arrêts contre 11 pour le service Railcoop). Par ailleurs, les sillons envisagés en 2017 lors de la construction du service TET (subventionné) prévoyaient un temps de parcours de 7h13. Toutefois, lors des négociations sur l'obtention de sillons, SNCF Réseau a estimé ne pas être en mesure de proposer des sillons de circulations conformes à sa propre étude. Le temps de trajet proposé est actuellement compris entre 7h29 et 7h55.

Par ailleurs, SNCF Réseau a estimé ne pas être en mesure d'ouvrir des postes d'aiguillage la nuit et ne souhaite pas décaler des travaux ayant lieu la nuit. Elle n'a donc inscrit au catalogue que les deux aller-retour de jour.

5.3.6. Les fonctions supports

- **Communication**

Le pôle communication s'est appuyé sur les compétences de plusieurs prestataires pour structurer sa stratégie et la mettre en œuvre. Cécile Philibert, du cabinet Ayin, nous a accompagnés sur la définition des messages clés entre novembre 2019 et février 2020. En février 2020, Anne-Sophie Lahaye a pris le relais et a eu en charge la définition de la stratégie de communication et sa mise en œuvre. L'identité graphique de Railcoop a été élaborée par Typhaine Deleye du cabinet Elegraphie, et le site web avec l'interface de souscription a été développé.

Cette stratégie de communication avait essentiellement pour but de mobiliser de nouveaux sociétaires dans le but d'atteindre le capital social requis pour l'obtention de notre licence d'entreprise ferroviaire.

La stratégie était structurée autour de 4 axes :

1. La création d'une communauté sur les réseaux sociaux
2. Les relations presse
3. L'organisation et la participation à des événements locaux et nationaux
4. L'appui de personnalités de différents domaines

1. Création d'une communauté sur les réseaux sociaux

Objectifs d'augmentation de la communauté (nombre d'abonnés) sur les réseaux sociaux jusqu'au 30/12/20 :								
Réseau	au 10/03	au 31/03	au 01/05	au 01/06	au 01/07	au 30/07	au 30/10	au 30/12
Facebook	372	<input type="checkbox"/> 480 <input checked="" type="checkbox"/> 484	<input type="checkbox"/> 600 <input checked="" type="checkbox"/> 683	<input checked="" type="checkbox"/> 800	<input checked="" type="checkbox"/> 1000	<input checked="" type="checkbox"/> 1 300	<input checked="" type="checkbox"/> 3 718	<input checked="" type="checkbox"/> 6 300
LinkedIn	350	<input type="checkbox"/> 450 <input checked="" type="checkbox"/> 395	<input type="checkbox"/> 580 <input checked="" type="checkbox"/> 589	<input checked="" type="checkbox"/> 800	<input checked="" type="checkbox"/> 1000	<input checked="" type="checkbox"/> 1 300	<input checked="" type="checkbox"/> 3 718	<input checked="" type="checkbox"/> 6 300
Twitter	38 (lancement du compte le 03/03)	<input type="checkbox"/> 150 <input checked="" type="checkbox"/> 176	<input type="checkbox"/> 334 <input checked="" type="checkbox"/> 469	<input checked="" type="checkbox"/> 456	<input checked="" type="checkbox"/> 592	<input checked="" type="checkbox"/> 769	<input checked="" type="checkbox"/> 1 700	<input checked="" type="checkbox"/> 3 000
Instagram	18 (lancement du compte le 03/03)	<input type="checkbox"/> 100 <input checked="" type="checkbox"/> 47	<input type="checkbox"/> 234 <input checked="" type="checkbox"/> 92	<input checked="" type="checkbox"/> 322	<input checked="" type="checkbox"/> 419	<input checked="" type="checkbox"/> 545	<input checked="" type="checkbox"/> 1 200	<input checked="" type="checkbox"/> 2 030

Tous les objectifs ont été atteints au 31/12, sauf les objectifs fixés sur Instagram qui ont été atteints en février 2021.

Au 16 avril 2021, la communauté Railcoop sur les réseaux sociaux est de :

- 10 904 abonnés LinkedIn
- 11 386 abonnés Facebook
- 5 984 abonnés Twitter
- 2 744 abonnés Instagram

2. Relations presse

Plus de 700 articles ont été publiés depuis la création de Railcoop et 439 parutions médias sont à recenser depuis le 14 juillet 2019.

3. Evènementiel

Des rencontres locales ont été organisées :

- À Strasbourg le 12 février 2020
- A Cambes le 24 février 2020
- A Paris le 23 janvier 2020

D'autres réunions publiques devaient être organisées, mais n'ont pas pu l'être physiquement du fait des contraintes sanitaires. En plus de ces rencontres locales, nous avons donc organisé en 2020, 3 webinaires de présentation générale de Railcoop : le 6 mai 2020, le 18 juin 2020, le 6 octobre 2020.

Et des webinaires thématiques :

- Sur le **tourisme durable**, le 1er juillet 2020 (avec Karima Delli, Députée européenne, Olivier Schneider de la FUB et Eric Balian, DG de Terres d'aventure).
- Sur les **nouveaux usages et innovations du ferroviaire**, le 23 septembre 2020 (avec Arnaud Deloumeau, Chef de Projet trains voyageurs chez Akiem, Jérôme Duchange, Conseiller Industriel, Fédération des Industries du Ferroviaire et Joshua Dessapt, membre du collectif " Oui au train de nuit").

Cette série de webinaires s'est clôturée par une **journée anniversaire le 12 décembre 2020** qui a rassemblé plus de 600 participants.

Par ailleurs, l'équipe opérationnelle et certains membres du CA ont participé à différents événements organisés par des partenaires (Festival des Idées, Université d'été de l'économie sociale et solidaire, etc.).

4. L'appui de personnalités de différents domaines

Des contacts ont été pris avec des personnalités du ferroviaire, du développement durable, de l'économie sociale et solidaire ou d'autres influenceurs afin de faire connaître le projet Railcoop.

● **Relations institutionnelles**

Railcoop s'appuie pour ses relations institutionnelles sur le cabinet BlueStar Strategies. Conformément à la loi, Railcoop déclare à la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Politique (www.hatvp.fr) les réunions avec :

- Les députés, sénateurs, collaborateurs parlementaires ou agents des services des assemblées parlementaires. En 2020, Railcoop a rencontré à plusieurs reprises l'ensemble des députés de la ligne Bordeaux-Lyon et de nombreux sénateurs, qui ont interpellé le gouvernement sur Railcoop.
- Les membres du Gouvernement ou membres de cabinet ministériel - Ministère de la transition écologique, chargé des transports, Aménagement du territoire, ruralité et collectivités territoriales, Economie et finances (dont Secrétariat d'Etat à l'ESS) Les directeurs ou secrétaires généraux, ou leurs adjoints, ou les membres du collège ou d'une commission des sanctions d'une autorité administrative ou publique indépendante.

Au cours de l'année 2020, Railcoop a eu 159 réunions avec ces acteurs publics, dont 130 avec des parlementaires, 24 avec des membres du gouvernement et 5 avec les directeurs ou secrétaires généraux des autorités administratives. Ces réunions n'incluent pas les échanges techniques qui ont eu lieu avec les administrations et les équipes techniques des autorités administratives.

Par ailleurs, Railcoop a rencontré la plupart des maires, présidents d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), présidents de département et membres des exécutifs régionaux des Régions impactées par les services Railcoop.

- **Systemes d'information**

En 2020, Railcoop a débuté la structuration de son système d'information. La première étape a été de constituer un annuaire afin de recenser l'ensemble des utilisateurs des futurs systèmes d'information (sociétaires, salariés, clients). Un contrat a donc été signé en juin 2020 avec EasterEggs qui travaille déjà avec Enercoop sur la structuration de ses systèmes d'information. Compte tenu du développement rapide du nombre de sociétaires et de la faiblesse de l'équipe opérationnelle jusqu'à l'arrivée de Boris Ségué, chargé des services numériques, le développement de l'annuaire a pris plus de temps que prévu et les systèmes attachés (dont notamment Rocket.chat) n'ont pas pu être mis en œuvre en 2020.

6. Principaux risques et incertitudes

o 6.1. Le contexte économique

La crise sanitaire liée au COVID-19 a engendré de profonds changements sur le demande de transport en 2020. Il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de ces changements sur les futurs services mis en œuvre par Railcoop.

Toutefois, le développement du télétravail peut d'ores et déjà être identifié comme un facteur clé de l'évolution possible du marché des transports de voyageurs : alors que moins de 7% des salariés pratiquaient le télétravail avant la crise, ce pourcentage est monté jusqu'à 60% dans certains secteurs¹⁸. L'impact durable sur la demande de transport reste difficile à appréhender car si le développement du télétravail peut conduire à une réduction de la demande de transport, il peut également entraîner un éloignement du domicile du lieu de travail, notamment au profit des villes moyennes et des territoires ruraux, confortant ainsi le positionnement de marché de Railcoop sur les services voyageurs.

En revanche, le marché du transport de marchandises est moins structurellement impacté par la crise sanitaire. Il est néanmoins possible que la crise ait sur le moyen terme un impact sur les habitudes de consommation qui serait de nature à changer la nature des flux logistiques¹⁹ en favorisant notamment la traçabilité et la proximité.

o 6.2. Risques relatifs à l'image

La montée en puissance de Railcoop repose sur une mobilisation forte des citoyens et des collectivités locales. La participation des sociétaires au capital social de Railcoop est indispensable pour faire face aux dépenses requises par l'ingénierie de démarrage. Il peut être rappelé à ce titre que, en l'absence de chiffre d'affaires, l'investissement actuel des sociétaires repose sur la confiance qu'ils ont dans la capacité de Railcoop à faire rouler des trains de fret d'ici fin 2021 et des trains de voyageurs d'ici juin 2022.

¹⁸ <https://www.strategie.gouv.fr/>

¹⁹ <https://www.latribune.fr/>

Or, le modèle défendu par Railcoop est aujourd'hui attaqué, d'une part, par ceux qui estiment que l'appropriation directe du sujet ferroviaire par les citoyens est antinomique avec l'investissement des pouvoirs publics dans le développement du ferroviaire, et, d'autre part, par ceux qui estiment que cette appropriation est utopique dans un secteur hautement capitalistique comme le ferroviaire.

Plus Railcoop va progresser vers la réalisation de ces objectifs, plus les critiques sur son modèle vont être virulentes, au point éventuellement de faire douter certains sociétaires de la pertinence du modèle. Le retrait de sociétaires du capital social de Railcoop risquerait alors de fragiliser son développement.

7. Activités de recherche et développement

Le développement des systèmes d'information constitue le principal investissement de Railcoop en matière de recherche et développement. Toutefois, sur l'exercice 2020, seules les dépenses relatives au chargés des services numériques peuvent entrer dans le cadre de ces activités.

8. Évènements survenus depuis la clôture de l'exercice

Les évènements majeurs suivants sont intervenus depuis la clôture de l'exercice:

- Le seuil de capital social de 1,5 million d'euros a été franchi le 3 mars 2021, validant ainsi le dernier critère requis pour l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire qui sera déposée en mai.
- La concertation préalable relative à la délivrance du Certificat de Sécurité Unique a démarré en janvier 2021.
- L'équipe opérationnelle s'est renforcée de part l'arrivée de 2 personnes supplémentaires au sein du pôle sécurité, de 3 personnes au sein du pôle de coordination générale de l'entreprise (une assistante de direction, une standardiste et une chargée de la gestion administrative du sociétariat), d'une chargée de communication, d'une chargée des services ferroviaires fret et d'un chargé du processus capacitaire.
- Les travaux relatifs au développement des systèmes d'information ont démarré. Ainsi, un progiciel de gestion, Railcube, a été configuré. Le système de communication interne à la coopérative Rocket.chat a commencé à être déployé.
- Une proposition commerciale a été envoyée le 18 février 2021 à SNCF Voyageurs en vue de l'acquisition de 10 rames X72500 tricaisses et 1 rame X72500 bicaisses.
- Les sillons pour les services fret et voyageurs en 2022 ont été commandés le 9 avril 2021.

9. Perspectives pour 2021

Au cours de l'exercice 2021, Railcoop va poursuivre sa montée en puissance afin de lancer un premier service fret d'ici la fin 2021 et un service voyageurs en juin 2022.

Plus précisément :

- La levée de fonds sera poursuivie tout au long de l'année 2021 afin de réduire les besoins d'endettement de Railcoop au regard du besoin en fonds de roulement nécessaire au lancement de l'activité voyageurs en 2022 et de l'acquisition et de la rénovation du matériel roulant
- L'obtention du Certificat de Sécurité Unique (CSU) sur un périmètre géographique et sectoriel restreint (fret en Région Occitanie) est prévue pour la fin de l'année 2021. A ce titre, l'équipe en charge de la sécurité ferroviaire sera encore renforcée pour répondre aux exigences réglementaires et préparer l'obtention du CSU sur le périmètre géographique et thématique élargi (voyageurs France) début 2022
- Les négociations relatives aux sillons de circulation hors trame pour le service annuel 2023 et en trame pour le service annuel 2024 débiteront conformément au planning défini par SNCF Réseau
- L'ensemble des paramètres opérationnels nécessaires au lancement de l'expérimentation fret (location du matériel roulant, recrutements des personnels roulants et au sol, contractualisation avec SNCF Réseau et autres partenaires et sous-traitants,...) sera sécurisé afin de permettre le démarrage du premier train fret d'ici la fin de l'année 2021. La date exacte de lancement du service dépend des délais d'instruction du Certificat de Sécurité Unique.
- L'acquisition de matériel roulant voyageurs, ainsi que la programmation des modifications non substantielles²⁰ de ce matériel seront réalisées afin de permettre le lancement du service Bordeaux-Lyon en juin 2022²¹ et d'autres lignes en 2023. Par ailleurs, le cahier des charges en vue de l'acquisition de matériel neuf sera rédigé au second semestre 2022. Les sociétaires devraient être impliqués à partir de mai/juin sur ces questions.
- Les espaces en gare pour les premiers services voyageurs vont être validés après discussion avec SNCF Gares & Connexions et les aménagements vont être programmés.

²⁰ Dans, l'hypothèse où Railcoop modifierait significativement le matériel (ex: changement de motorisation, changement de la répartition des masses à bord,...) ou ferait circuler sur le réseau français du matériel non reconnu, il faudrait procéder à une autorisation du matériel auprès de l'Autorité Nationale de Sécurité. Cette autorisation requiert entre un et deux ans d'instruction et coûte plusieurs millions d'euros. Ces délais et coûts sont incompatibles avec l'objectif de lancement du service Bordeaux-Lyon en juin 2022. Railcoop a donc fait le choix de se concentrer sur les modifications non substantielles (aménagement intérieur principalement).

²¹ Une proposition a été faite à SNCF Voyageurs en février 2021 en vue de l'acquisition de 10 rames X72500 tricaisses à hauteur de 3M€. Les négociations sont en cours sur le volume et le montant final de la transaction.

- La structuration des fonctions supports de l'entreprise va se poursuivre avec notamment le développement d'outils numériques adaptés à la fois aux activités ferroviaires et à la spécificité coopérative de Railcoop.
- Railcoop va enfin poursuivre sa coopération avec l'ensemble des acteurs souhaitant renforcer l'usage du ferroviaire en France et à l'international.

10. Présentation des comptes annuels

Compte de résultat

Ventes + Production de l'exercice	7 782 €
Subventions d'exploitation	5 000 €
Transferts de charges	0 €
Reprises sur provisions	0 €
Autres produits d'exploitation	232 €
Total des produits d'exploitation	13 014 €
Achats consommés	0 €
Charges de fonctionnement	107 100 €
Impôts et taxes	1 128 €
Charges de personnel	132 197 €
Dotations aux amortissements	4 183 €
Dotations aux provisions	0 €
Autres charges d'exploitation	324 €
Total des charges d'exploitation	244 932 €
Résultat d'exploitation	- 231 917 €
Résultat financier	9 €
Résultat courant	-231 908 €
Résultat exceptionnel	-2000 €
Résultat de l'exercice	-233 698 €

Avant le lancement des services ferroviaires, le compte de résultat enregistre les premiers coûts de structuration du projet.

Plus précisément, Railcoop a comptabilisé 7 782€ de production immobilisée et 232€ d'autres produits d'exploitation (dons et remises de la banque).

Les charges de fonctionnement s'élèvent à 107 100 € et comprennent notamment :

- les honoraires liés à des prestataires externes notamment liées à la mise en oeuvre du cadre social et réglementaire de l'entreprise (expert comptable, gestionnaire de paye, cabinet de recrutement, avocate en droit social,...) à hauteur de 19 216 Euros
- des charges de sous-traitance (études notamment), à hauteur de 19 080 Euros
- des frais de déplacement à hauteur de 18 045 Euros
- des charges liées à la location des bureaux de Railcoop à Figeac (location, assurance, charges) à hauteur de 13 886 Euros
- des frais liés aux évènements organisés par Railcoop (week end ambassadeurs, rencontre des sociétaires à Paris, Strasbourg et Figeac,...) à hauteur de 13 512 euros

Il pourra être noté que les investissements réalisés dans le cadre de la levée de fonds (frais d'émission) sont comptabilisés dans les investissements immatériels et non dans les charges, comme indiqué ci-après dans le tableau de financement :

Tableau de financement 2020 en k€	
Résultat de l'exercice 2020	- 233,7
+ charges sans décaissement de trésorerie (dotations aux amortissements)	4,2
- produits sans encaissement de trésorerie	
= CAF = capacité à générer de la trésorerie =	- 229,5
+ apports en capital	1 047,9
+ apports en compte courant	1,3
+ nouveaux emprunts	-
= Nouveaux financements externes =	1 049,2
- investissements immatériels (dont frais d'émissions)	- 185,9
- investissements matériels	- 1,7
- investissements financiers	- 4,0
- remboursements d'emprunts	
= Nouveaux besoins financiers =	- 191,6
- variation des créances clients	-
+ variation des dettes fournisseurs	85,9
- variation des autres créances	- 90,3
+ variation des autres dettes	26,9
= Variation du besoin en fonds de roulement	22,5
Le solde de trésorerie de départ était de =	
L'activité a consommé	- 229,5
- Les nouveaux investissements ont consommé	- 191,6
+ En contrepartie, la levée de fonds a fait entrer	1 049,2
Le montant des emprunt est actuellement nul	-
+ A cela s'ajoute un léger effet net positif des décalages liés à l'exploitation	22,5
= Soit au total une augmentation nette de la trésorerie de	650,6
Ce qui permet d'aboutir à un solde de trésorerie au 31/12/2020 de =	
	650,6

Il peut être noté que Railcoop n'a à ce jour aucun emprunt.

	ACTIF 927 784 €	PASSIF 927 784 €	
IMMOBILISATIONS	187 368 €	814 204 €	CAPITAUX PROPRES
AUTRES CRÉANCES	89 825 €		
TRÉSORERIE	650 591 €	63 €	DETTES FINANCIÈRES
		85 414 €	DETTES FOURNISSEURS
		28 103 €	AUTRES DETTES

FONDS DE ROULEMENT 626 899 €	EXCÉDENT EN F.R. 23 692 €	TRÉSORERIE 650 591 €
---------------------------------	------------------------------	-------------------------

11. Situation des mandats des administrateurs

Le tableau ci-après reprend les mandats déclarés par les administrateurs à date.

Administrateurs	Mandats
Romain Bailly	-
Bellavista Fabrice	Gérant de l'entreprise individuelle Terres & Matières
Bourguignon Philippe	-
Debaisieux Nicolas	Directeur général de Railcoop Secrétaire de l'association Quercyrail
Depasse René	-
Guerrée Dominique	Administrateur de la SCIC Celewatt
Neurohr Quentin	-
Tord Alain	Administrateur du Crédit Mutuel de Bourg-la-Reine Administrateur de l'Alliance Green IT (AGIT) Trésorier de l'association Make It Real

