



© Railcoop

Railcoop veut raviver les lignes délaissées



Valérie Biral

Amoureuse des mots, Valérie est sensible aux cultures et initiatives d'ici et d'ailleurs.

Railcoop, société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) créée en 2019, est la première coopérative ferroviaire en France. Elle souhaite développer une offre de transport innovante et adaptée aux besoins de tous les territoires, grâce à l'implication collective de cheminots, de citoyens, d'entreprises et de collectivités locales. Du fret au transport de voyageurs, en quoi le projet Railcoop peut-il permettre de renforcer la mobilité ferroviaire ? Éléments de réponse avec Léo Clavurier, attaché de direction à Railcoop.

Le contexte : un désengagement sur les lignes secondaires

« Railcoop est née dans le Lot en 2019, d'un constat général sur le territoire français : le ferroviaire, pour le fret aussi bien que pour le transport de voyageurs, est sous-exploité. La SNCF et l'Etat se sont peu à peu concentrés sur les lignes à grande vitesse et à fort volume de trafic. Ces dernières années, de nombreuses gares et lignes secondaires ont fermé, au profit de la voiture individuelle et du transport routier, participant à l'enclavement des territoires ruraux. », explique Léo Clavurier, attaché de direction à Railcoop.

C'est dans ce contexte que des gens passionnés du rail et du milieu coopératif se sont réunis pour réfléchir à des alternatives, tout particulièrement la réouverture de lignes délaissées, comme la transversale Lyon-Bordeaux, par le Massif central, fermée en 2014. Cette initiative repose sur deux opportunités : l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire en décembre 2020 d'une part, et la demande croissante des citoyens de se déplacer de manière durable d'autre part.

Un modèle coopératif, pour un maillage territorial renforcé

Railcoop est une société dite « coopérative », car sa gouvernance est régie par la règle, « une personne est égale à une voix en assemblée générale ». Ce fonctionnement favorise l'implication des bénéficiaires dans la gouvernance de la société et crée un esprit de communauté. Elle fait d'ailleurs partie des « Licoornes », un réseau de coopératives œuvrant pour la transition écologique. Railcoop regroupe à ce jour 12 000 sociétaires personnes physiques (citoyens, cheminots), 200 entreprises et associations, une trentaine de collectivités, et 33 salariés, de manière à élaborer ensemble la stratégie de la société. Au niveau financier, 7 millions d'euros en fonds propres ont été levés. « Contrairement à la SNCF, ce modèle de société participative permet à tous de

faire des propositions et, ensemble, d'apporter des décisions concertées, de manière à influencer sur la création des services qu'ils jugent indispensables. », explique Léo Clavurier. Les collectivités engagées comprennent la nécessité d'établir des partenariats, y compris les entreprises, conscientes de l'importance de « soutenir aujourd'hui, pour exister demain », tant d'un point de vue du transport des voyageurs – leurs employés – que des marchandises. À savoir qu'une ligne de fret a déjà été ouverte entre Toulouse et l'Aveyron fin novembre 2021, avec le souci de s'inscrire dans la complémentarité avec le réseau existant.

Créer des synergies

En effet, Railcoop n'a nullement l'intention de concurrencer la SNCF, mais en renforçant la mobilité ferroviaire, elle souhaite contribuer à améliorer toutes les offres ferroviaires et produire un « effet réseau ». Sur un projet donné, les concertations se font à deux niveaux, avec les sociétaires et avec la SNCF. L'exemple de leur projet phare, la réouverture de la ligne de voyageurs Lyon-Bordeaux par le Nord du Massif central, est révélatrice de leur engagement (voir carte ci-contre). Pourquoi la réhabiliter ? « L'Auvergne et le Limousin sont mal desservis. Le passage par Paris est obligatoire et rend le trajet en train compliqué, favorisant la route. Les infrastructures ferroviaires sont existantes, il s'agit d'investir dans des services correspondant aux besoins des usagers. Railcoop doit pour cela négocier l'accès au sillon* avec SNCF Réseau (droit de passage) et les autres opérateurs. Aujourd'hui, reste à finaliser des aspects techniques et financiers avant un lancement début 2023. Une dizaine d'autres lignes interrégionales ont été retenues. », précise Léo Clavurier.

Cependant, un des freins à la mobilité ferroviaire reste l'accès « au premier et au dernier kilomètre ». L'enjeu est d'encourager des synergies entre les différents acteurs de la mobilité. « Les collectivités impliquées engagent un travail avec les prestataires de bus pour qu'ils puissent coordonner leurs horaires avec ceux du train ». Développer des offres communes pour renforcer l'intermodalité, et promouvoir de nouveaux modèles économiques sont au cœur de leurs stratégies. Le prix du billet, lui, sera compétitif par rapport aux offres alternatives proposées par le covoiturage et les cars. Différents niveaux de tarification seront probablement proposés et sont à l'étude : sociaux, de dernière minute... Railcoop, par son modèle coopératif, se positionne comme un maillon complémentaire dans le monde du rail, convaincu qu'il est essentiel de redonner au train une place centrale, et ce, pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux de notre société.