

## Railcoop : la relève citoyenne de la SNCF est sur les rails

17 novembre 2021 Par Nicolas Cheviron

Expérience inédite à l'échelle européenne, la jeune coopérative, résolue à redonner vigueur aux chemins de fer français, a inauguré lundi sa première ligne de fret entre Toulouse et le nord-ouest de l'Aveyron, avant l'ouverture, prévue fin 2022, d'une ligne de passagers entre Bordeaux et Lyon. Capdenac-Gare (Aveyron).–

Du conducteur du train au plus anonyme sociétaire, tous ont les mêmes mots sur les lèvres : l'honneur, la fierté d'être là, d'être parmi les premiers à y avoir cru. Et en observant la lumière qui éclaire leurs regards, on veut bien croire qu'il ne s'agit pas de paroles convenues, que ces gens venus saluer l'entrée en gare de Capdenac, lundi à 13 h 13, du premier convoi de fret de la Railcoop sont portés par la même jubilation de participer à une expérience hors du commun.

Pour la première fois, un train géré par une société coopérative a assuré une liaison commerciale entre deux villes de France. Les entreprises de Capdenac-Gare, un bourg de 4 500 habitants dans le nord-ouest de l'Aveyron, sont désormais connectées par le rail à la métropole toulousaine, le principal débouché de leurs produits, à 150 km de là.

Au-delà, ce sont tous les industriels, artisans et agriculteurs du bassin d'activité du Grand Figeac, une communauté de communes de 44 000 habitants à cheval sur l'Aveyron et le Lot et forte d'un cluster de près de deux cents entreprises de l'aéronautique et de l'automobile, la Mécanic Vallée, qui vont pouvoir profiter de cette jonction ferroviaire avec le hub logistique de Toulouse-Saint-Jory.



Lundi 15 novembre 2021 à 13h13, le premier convoi de la Railcoop entre en gare de Capdenac. © Photo Nicolas Cheviron pour Mediapart

Sur cette ligne où la SNCF avait renoncé à faire circuler du fret, Railcoop va progressivement monter en régime pour atteindre en janvier un rythme de croisière d'un aller-retour quotidien, cinq jours par semaine, avec une extension jusqu'à Viviez-Decazeville (Aveyron), à une trentaine de kilomètres plus au nord.

Le prélude d'un programme bien plus ambitieux La jeune société basée à Figeac (Lot) innove en proposant une offre de transport de détail, à la palette, qui a déjà convaincu Rémi Roux, président de la société Ethiquable, spécialisée dans les produits équitables et bios et première cliente de la coopérative. « Il fallait absolument qu'on soit là, pour pouvoir profiter de leur offre et diminuer notre empreinte carbone, mais aussi pour soutenir le développement du fret sur le rail en France, explique-t-il. C'est crucial pour la transition écologique, et comme les politiques ne le font pas, il faut que les citoyens consommateurs et les entreprises se prennent en main. »

Les discussions étaient en bonne voie avec des menuiseries et des fermes locales pour de prochains convois, en attendant « d'accrocher » les ténors de la Mécanic Vallée. « Beaucoup d'entreprises attendaient de voir notre premier train pour se décider, j'ai bon espoir pour la suite », commente Nicolas Debaisieux, directeur général de Railcoop. « Nos

entrepreneurs sont attentifs et je me réjouis d'en voir plusieurs ici aujourd'hui, à l'inauguration, confirme Vincent Labarthe, président de la communauté de communes du Grand Figeac et vice-président de la région Occitanie. Dès lors qu'on peut envoyer les produits à la palette, tous les producteurs un peu organisés vont être intéressés. »

Mais pour les membres de la coopérative, cette première ouverture de ligne n'est que le prélude d'un programme bien plus ambitieux visant à redonner ses lettres de noblesse au rail face à la route, partout où la SNCF recule.

Le projet phare de Railcoop est la réouverture aux voyageurs de la ligne Lyon-Bordeaux, fermée par la SNCF en 2012.

Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), Railcoop a été créé par une trentaine de membres fondateurs fin 2019, au moment même où le gouvernement décrétait l'ouverture du trafic ferroviaire de passagers à la concurrence. Son projet, tel qu'énoncé sur son site internet, est de « redonner du sens à la mobilité ferroviaire en impliquant citoyens, cheminots, entreprises et collectivités », avec pour toile de fond les enjeux du changement climatique et de la transition écologique. « Le transport de voyageurs par rail nécessite en effet moins d'un douzième de l'énergie requise pour déplacer une personne ou une tonne de marchandise par la route », souligne le site.

Deux ans plus tard, Railcoop compte plus de 9 600 sociétaires, dont une centaine d'entreprises et d'associations et une douzaine de collectivités territoriales comme les communautés d'agglomération de Vichy et Montluçon, ou encore le département de la Creuse. Elle emploie vingt-quatre personnes, a réuni quelque 3,4 millions d'euros de fonds propres et obtenus en septembre dernier sa licence d'entreprise ferroviaire, devenant la première sous statut coopératif de France - une expérience sans équivalent au niveau européen.

Aucune entreprise privée n'est pour l'heure active sur le réseau national, mais plusieurs firmes – dont l'Espagnole Renfe et l'Italienne Trenitalia – sont sur les rangs pour l'exploitation de lignes comme le Paris-Lyon-Milan ou le TER Marseille-Nice.

Railcoop vise quant à elle les chemins de traverse. Son projet phare est la réouverture aux voyageurs de la ligne Lyon-Bordeaux, fermée par la SNCF en 2012, qui contourne le Massif central par le nord à travers la Dordogne, la Haute-Vienne, la Creuse, l'Allier et la Loire. La coopérative a l'intention d'assurer deux liaisons par jour dans chaque sens – un périple de huit heures – et a fait des demandes à la SNCF Réseau pour des trajets supplémentaires plus courts Lyon-Limoges et Montluçon-Lyon. Les rames, des automoteurs tri-caisses X 72500 d'occasion, étaient en cours d'acquisition auprès de la SNCF et devaient encore passer par une phase de maintenance lourde et d'aménagement des intérieurs. Ultérieurement, la société envisage l'ouverture d'une liaison Thionville-Lyon, en passant par Dijon, ou encore Lille-Nantes en passant par Rouen et Caen.

### **Le soutien précieux des collectivités locales**

La coopérative a cependant essuyé en septembre un premier revers. Sur l'ensemble des demandes de circulation formulées pour le Lyon-Bordeaux, seuls 55 % ont été pourvues par SNCF Réseau conformément aux désirs de la société, 34 % de manière non conforme aux attentes et 11 % sont restées sans réponse, a indiqué Nicolas Debaisieux lors d'une vidéoconférence le 13 octobre.

« On nous a proposé des trains qui s'arrêtent à Libourne au lieu de Bordeaux, à Roanne au lieu de Lyon. Certains sont hors tolérance, placés si tôt qu'ils supposent une ouverture précoce de la gare », a précisé Ludovic Grandjacques, chargé du processus capacitaire. Le conseil d'administration de Railcoop a donc choisi de repousser au 11 décembre 2022 l'ouverture de la ligne, initialement prévue pour le 26 juin de la même année, le temps de

renégocier des « sillons de qualité » avec la SNCF.

Il disposera pour ce faire du soutien des collectivités locales impliquées dans le projet, qui voient dans cette ligne le vecteur d'une revitalisation de territoires restés à l'écart des grands axes de communication. « Nous avons besoin de certitudes parce que notre développement, il est là, sur cette diagonale qui a du potentiel et qu'on doit aménager ensemble », insiste Véronique Pouzadoux, maire de Gannat (Allier). Son homologue de Montluçon, Frédéric Laporte, a pour sa part appelé tous les sociétaires de Railcoop à écrire au ministre des transports.

« L'objectif, avec cette ligne, c'est à la fois de reconnecter les territoires ruraux entre eux et aux grandes métropoles, et d'aménager et de redynamiser les centres-bourg autour de ces gares qui vont voir le train repasser », explique Guillaume Sournac, du syndicat intercommunal ferroviaire du Livradois-Forez.

Il n'est pas question pour autant de jeter la pierre à la SNCF. « On comprend que pour eux, c'est un changement d'époque avec l'arrivée de nouveaux entrants et qu'il leur est difficile de s'adapter à ces nouvelles demandes », souligne le responsable auvergnat.

« Moi, je défendrai toujours un peu la SNCF. Elle doit parfois faire des choix qui lui ont été dictés par les politiques, prévient Michael Laplantine, directeur adjoint de Railcoop pour la sécurité ferroviaire. Nous, nous sommes les premiers à demander des choses très peu demandées, on se positionne sur des territoires qui ne sont quasiment plus exploités, on arrive avec des questions auxquelles la SNCF ne pensait pas devoir faire face aussi vite. Bref, on essuie les plâtres. »

Le doute n'est pourtant pas de mise parmi les personnels de la SCIC. Julien Legros, le conducteur de la première locomotive arrivée Capdenac a quitté la SNCF, déménagé dans la région pour rejoindre un projet dans lequel il croyait. « Et je ne regrette rien du tout, assure-t-il. On savait que cela serait compliqué, parce qu'on crée une ligne qui traverse la France en passant par le Massif central. Mais on nous avait dit aussi que ce serait dur d'ouvrir notre ligne de fret et on a réussi. Avec le temps, on va y arriver. »

Michaël Laplantine a également quitté la SNCF, après plus de vingt ans de maison, parce qu'il croyait dans le modèle proposé par Railcoop. « On a besoin d'améliorer notre environnement, et je trouve génial que des gens comme vous et moi puissent décider de se prendre en main sans attendre d'aide de quiconque et montent un projet bénéfique pour l'ensemble de la société », s'enflamme-t-il.

Après des années d'investissements massifs de la SNCF dans les lignes à grande vitesse, au détriment de l'entretien et de l'exploitation des lignes secondaires, une page est peut-être en train de se tourner à la faveur de la crise climatique et de la pandémie de Covid, qui encourage les gens à s'installer dans des villes moyennes, estime le cadre de Railcoop. « Nous sommes à un tournant stratégique, et comme nous sommes les premiers à le prendre, c'est un peu compliqué, mais nous allons y arriver. »