

Cercle littéraire des écrivains cheminots

Rubrique ferroviaire du *Dévorant* n°303

Décembre 2020

Transport ferroviaire, une troisième voie est-elle possible?



La crise du Covid-19, malgré les drames qu'elle cause, offre une opportunité inattendue pour engager une transition écologique et commencer à changer l'économie « conventionnelle ». Parmi les alternatives concrètes et reproductibles, celles de l'économie sociale et solidaire (ESS) offrent des perspectives. Ce mouvement rassemble une multitude d'acteurs : des associations, des mutuelles de santé, en passant par des fondations, des coopératives, mais aussi certaines entreprises commerciales qui concilient utilité sociale et efficacité économique dans de nombreux secteurs d'activités. Ces structures ont un point commun : elles placent l'humain au cœur de leur projet et leur objectif final n'est pas de réaliser des profits pour des actionnaires, mais d'utiliser les gains pour se développer.

L'économie sociale et solidaire, serait-elle aussi une solution pour le transport ferroviaire?

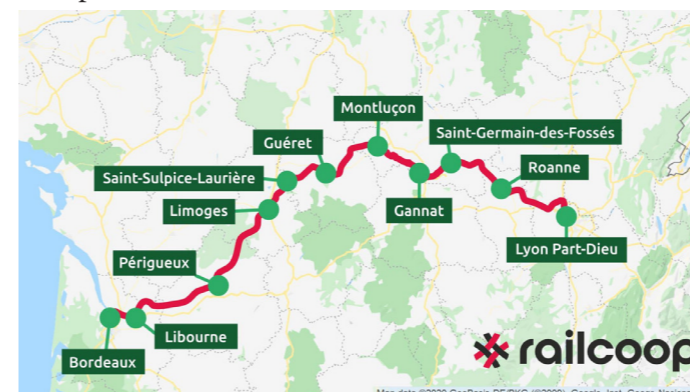
Peu après la fin du confinement, alors que des entreprises de transport ferroviaire renoncent à passer des commandes de matériels, qu'elles ne réservent pas les sillons et reportent leurs actions visant à concurrencer la SNCF sur le transport voyageurs longues distances au prochain changement de service 2020-2021, la presse se fait l'écho d'une initiative novatrice qui crée la surprise. Railcoop, entreprise ferroviaire française constituée en coopérative et inconnue jusqu'ici, annonce (le 9 juin dernier) à l'Autorité de régulation des transports (ART) sa volonté de refaire circuler des trains directs de voyageurs entre Bordeaux et Lyon.

Railcoop, lancée en 2019 sous le statut de société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), répond aux principes des coopératives qui exercent leurs actions dans toutes les branches de l'activité humaine et respectent un certain nombre de grands principes. Ainsi, l'adhésion volontaire est ouverte à tous ceux qui croient aux objectifs annoncés. Le pouvoir démocratique est exercé par les membres selon le principe « une personne, une voix ». Les adhérents apportent leur participation économique, ils s'engagent moralement envers la communauté. Première entité française de ce type, elle souhaite défendre la notion d'aménagement du territoire en réhabilitant la liaison ferroviaire transversale Lyon-Bordeaux d'ici 2022, délaissée par la SNCF depuis 2014.

En proposant une offre complémentaire par trains, aux coûts maîtrisés, de province à province, l'entreprise

compte surtout prendre des parts de marché à la route en se positionnant là où d'autres opérateurs ferroviaires ne sont pas présents. Ne relevant pas des services conventionnés de type TER, Railcoop s'inscrit dans un modèle économique de marché et mise sur la prise de conscience des consommateurs/acteurs et le soutien des collectivités.

Les grands axes du projet se précisent avec le temps. Six trains quotidiens devraient desservir les villes importantes (cf. carte de l'itinéraire et villes desservies) se situant sur l'itinéraire Bordeaux-Lyon dont le trajet de bout en bout s'effectuerait en moins de sept heures. Une première étude de potentiel estime que 690 000 voyageurs par an pourraient emprunter les quelques cinq à sept trains aller-retour. Concernant le matériel roulant, Railcoop souhaite recourir à la location de rames modernes types Régiolis (à hydrogène?). Mais, pour que ce projet se concrétise au changement de service de décembre 2022, deux étapes sont incontournables : le dépôt du dossier de licence et de sécurité ferroviaire



avant janvier 2021, le suivi de la commande des sillons en avril. D'autres aspects ferroviaires, plus conventionnels (recrutement du personnel, location du matériel roulant, commercialisation...) sont tout aussi importants pour contribuer à la réussite de ce challenge.

Afin d'être en mesure de constituer et déposer un dossier de demande de licence d'entreprise ferroviaire auprès de l'ART (<https://www.economie.gouv.fr/cedef/economie-sociale-et-solidaire>), Railcoop doit répondre à de nombreux critères (capacité professionnelle, conditions d'honorabilité, couverture des risques), mais avant tout, en fonction de son activité, montrer qu'elle possède les capacités financières qui dans son cas s'élèvent à un million et demi d'euros. Ces levées de fonds s'opèrent activement auprès des personnes physiques, morales ou des collectivités...

Cette initiative qui affiche à la fois la volonté de consommer autrement tout en étant respectueuse des règles établies nous interpelle. Un soutien massif aux investissements des transports publics, associé à la révision de la politique d'investissement par l'État des modes routiers (autoroutes) et aériens (extension des aéroports), ne serait-il pas justifié pour de telles initiatives, tant pour des questions d'aménagement du territoire, qu'économiques et sociétales?

Joël Forthoffer