

Interview de Madame Alexandra Debaisieux, Directrice Générale déléguée de Railcoop

Interview réalisée dans le cadre de la publication d'un article sur Railcoop et son projet sur l'observatoire européen de l'économie sociale de POUR LA SOLIDARITÉ-PLS (www.ess-europe.eu/)

1. Pourquoi Railcoop poursuit l'objectif d'ouvrir une ligne ferroviaire entre Bordeaux et Lyon ?

Railcoop a décidé de se positionner sur cette première grande ligne transversale, car elle permet de reconnecter deux métropoles situées dans deux régions démographiquement dynamiques en passant par le Massif Central, proposant ainsi aux villes moyennes du parcours de bénéficier de nouvelles liaisons ferroviaires.

Cette ligne qui desservira Libourne, Périgueux, Limoges, Saint-Sulpice-Laurière, Guéret, Montluçon, Gannat, Saint-Germain-des-Fossés et Roanne, existait jusqu'en 2014 mais n'est aujourd'hui plus exploitée de bout en bout, alors que l'infrastructure ferroviaire existe, ce qui a contribué à renforcer l'enclavement de certaines régions et a surtout bénéficié au trafic routier. L'objectif est donc ici de proposer une alternative à la voiture, accessible, confortable et sûre pour traverser la France d'ouest en est, tout en faisant (re)découvrir le patrimoine géographique et culturel des territoires traversés.

La demande existe et elle est plutôt conséquente sur ce trajet : environ 690.000 voyageurs par an sont attendus à bord des trains Railcoop selon une étude menée par le cabinet spécialisé Systra (50% sur l'intégralité du trajet et 50% sur certains tronçons du parcours). En tant que coopérative ferroviaire souhaitant répondre avant tout à la demande de mobilité des territoires, il nous semblait important et symbolique de débiter par cette transversale.

2. En quoi une société coopérative d'intérêt collectif comme la vôtre, de par son statut, propose-t-elle une offre qui se distingue des services publics (SNCF) et des concurrents privés ?

Railcoop est une offre de services complémentaires au service public qui s'inscrit dans le cadre des services librement organisés (c'est-à-dire non subventionnés) de voyageurs et de marchandises tant à l'échelle nationale et internationale (hors grande vitesse) que locale (avec notamment l'accompagnement de collectifs locaux). Elle est complémentaire du service public car Railcoop ne souhaite exploiter que les lignes qui ne sont pas ou plus desservies par la SNCF dans l'unique objectif de développer le

ferroviaire partout où cela est possible. Aujourd'hui, 55% des gares ne sont pas ouvertes au trafic voyageurs et 30% des gares ne sont ouvertes à aucun trafic. Quant aux lignes, on compte plus de 8000km de lignes non exploitées. Si l'on souhaite accélérer la transition écologique et le maillage territorial par le train, il est essentiel de tout mettre en œuvre pour combler ces manques et de venir en complément des services existants.

Railcoop se distingue aussi des autres entreprises ferroviaires privées par sa forme coopérative.

De part son statut de SCIC, elle associe dans son sociétariat et sa gouvernance les entreprises, les associations, les collectivités locales, les citoyens, les cheminots. Ainsi, l'offre ferroviaire et son articulation avec le territoire sont co-construites avec tous ces acteurs. Aucune autre entreprise ferroviaire à ce jour n'a ce modèle.

57,5% des bénéfices sont par ailleurs réinvestis dans l'objet social de Railcoop (à savoir le développement du ferroviaire). Cela permet d'utiliser ces bénéfices pour développer certaines expérimentations locales pour lesquelles le modèle économique est plus difficile à trouver.

3. Vous situez-vous dans le cadre d'un enjeu européen ?

Nous nous positionnons dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (4ème paquet ferroviaire adopté fin 2016 au niveau européen). L'enjeu est également autre : la réussite de Railcoop démontrera que l'ESS peut se positionner sur des champs hautement capitalistiques tels que le ferroviaire, ce qui a, aujourd'hui, été très peu fait au niveau européen.

Le développement du ferroviaire est un enjeu qui dépasse les frontières françaises : aujourd'hui si nous souhaitons décarboner nos modes de transports, le train est la meilleure alternative qui existe pour les trajets moyennes et longues distances. Il faut donc que nous contribuions à impulser cette dynamique également à l'échelle européenne, en étendant nos lignes hors de France, en travaillant avec d'autres acteurs européens du ferroviaire ou même en inspirant la création de coopératives ferroviaires ailleurs en Europe.

Nous espérons que le plan en faveur de l'ESS sur lequel la Commission européenne est en train de travailler permettra de favoriser la levée de certains verrous dans l'accès à des garanties et des financements importants pour des acteurs comme Railcoop qui rémunèrent très peu le capital investi.