

RAILCOOP et les CIGALES

vers un partenariat coopératif

Etat des lieux

Se déplacer en train actuellement en France n'est plus aussi évident et efficient depuis plusieurs décennies, tant de nombreuses lignes n'ont plus de services entre des villes de tailles moyennes. Près d'un tiers des gares du maillage d'antan n'est plus desservi.

Actuellement 80% des déplacements en trains se font sur 27% des lignes, et les dessertes Intercités voient inexorablement baisser leurs fréquentations du fait des qualités de services dégradées.

De plus, le déplacement par le train sur des lignes Intercités et transverses est mis en concurrence par les bus longue distance et le co-voiturage, encouragés par des décisions politiques malheureuses.

On assiste également à une diminution inexorable du transport de marchandises par rail (ferroulage) au profit du transport routier avec toutes les conséquences néfastes sur l'environnement.

Pourtant, la mobilité par voies ferrées est à faible émission de carbone, tant le réseau est couvert à 50% à l'énergie électrique. Et 9 français sur 10 habitent à moins de 10 kilomètres d'une gare.

Depuis 2019 les Autorités Organisatrices du Transports (AOT), dont les Régions, peuvent missionner d'autres opérateurs que la SNCF pour exploiter les lignes existantes ou à renouveler.

Depuis 2020, cette possibilité est ouverte à l'ensemble du réseau.

RAILCOOP, une proposition alternative

RAILCOOP, Société Coopérative d'Initiative Collective (SCIC) s'engage dans cette ouverture depuis fin novembre 2019.

Elle est inscrite au registre du commerce et des sociétés et soumise aux impôts commerciaux, telle une société anonyme à capital variable. Elle est une coopérative ouvrant le principe de 1 personne = 1 voix. Elle est d'Intérêt Collectif réaffectant au minimum 57,5% de son résultat aux réserves impartageables pour atteindre l'objectif social. Les sociétaires sont repartis en 5 collèges (salarié/es, bénéficiaires personnes physiques, bénéficiaires personnes morales, partenaires techniques et financiers, collectivités locales). Les représentations de ces collèges seront amenées à évoluer, selon l'engagement des collectivités locales depuis chaque élection et l'implication d'acteurs privés. Chaque collègue disposera de 20% des droits de vote en Assemblée Générale.

Depuis peu RAILCOOP compte environ 8 200 sociétaires et son capital social souscrit avoisine 2,3 millions d'€.

L'équipe de RAILCOOP

Au 20 février 2021, l'équipe est composée de 9 salariés, appuyés par des prestataires freelance.

La direction exécutive est composée de :

Nicolas Debaisieux - Directeur Général : Diplômé en 2003 de l'Institut Mines Télécom Atlantique, Nicolas a travaillé pendant plus de 15 ans au sein de l'administration publique française (Services du Premier Ministre, Ministère de l'Economie, Ministère de la Transition Ecologique) et dans des organisations internationales (Commission Européenne, Union pour la Méditerranée). Cette connaissance du fonctionnement de l'administration lui permet une compréhension fine du cadre technique, réglementaire et politique défini par le Ministère de la Transition Ecologique et par SNCF Réseau.

Alexandra Debaisieux - Directrice Générale Déléguée : Dirigeante pendant 15 ans d'un cabinet de conseil en financements européens, qu'elle a fondé, diplômée de Sciences Po, Alexandra a une connaissance approfondie des mécanismes de financement nécessaires au développement de projets complexes. Alexandra possède un

important réseau auprès d'acteurs institutionnels et d'entreprises, réseau qu'elle met aujourd'hui au service de Railcoop.

Jérémy Auguy, *Directeur de la sécurité ferroviaire* : Ancien responsable adjoint du service en charge de la gestion de la sécurité ferroviaire au sein de l'entreprise ferroviaire CFL cargo (l'opérateur historique luxembourgeois), ancien inspecteur de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) et ancien dirigeant de proximité à la SNCF, Jérémy a en charge l'élaboration, la coordination et le pilotage du Système de Gestion de la Sécurité (SGS), nécessaire à l'obtention du certificat sécurité unique (CSU) délivré par l'EPSF.

Par ailleurs, Railcoop a engagé son processus de recrutement de différents profils, pour atteindre 850 directs en 2025.

Le positionnement stratégique de RAILCOOP

RAILCOOP a pris rang dans un premier temps pour :

- une desserte de fret en moyenne distance entre Decazeville et Toulouse, via Capdenac, dès 2021, avec un service régulier et constant et une tarification attractive car forfaitaire et mensualisée.

Le périmètre géographique régional limité permettra de roder l'organisation et d'affiner une maîtrise. La desserte irrigue des bassins de vie d'entreprises individuelles pour un taux d'emplois salariés supérieur à la moyenne nationale. La desserte est à l'écart d'axes routiers importants, avec des opérateurs de transports seulement à chaque bout,

- une desserte voyageur/euse.s entre Bordeaux et Lyon, via entre autre Libourne, Périgueux, Guéret, Montluçon, Limoges, Roanne, (soit un bassin de population supérieur à 3 millions d'habitant.e.s), à partir de juin 2022, pour 2 aller-retour en journée et 1 de nuit (si SNCF Réseau fait évoluer son catalogue), sur un sillon de 7h20 environ avec 14 arrêts possible,

- une desserte voyageur/euse.s entre Thionville et Lyon, à partir de décembre 2022

- une desserte voyageur/euse.s entre Toulouse et Rennes, via Limoges à partir de décembre 2023.

et des services réguliers de trains de nuit si du matériel est disponible .

Ses propositions ont reçu l'aval favorable de principe de l'autorité accordant les droits d'exploitation ; l'ART.

D'autres opérateurs privés ont notifié des services à l'ART, mais ces structures tâtonnent.

La SNCF pourrait chercher à re-développer son offre Intercités.

Pour les transports de fret, la SCNF a un problème stratégique à résoudre car elle exploite GEODIS par la route.

Pour mémoire, GEODIS est détenu à 98,4% par SNCF Participations.

Aujourd'hui, la stratégie de RAILCOOP est d'opérer sur des services librement organisés, c'est-à-dire ne bénéficiant pas de subventions d'exploitation). L'offre de Railcoop va consister à créer une capacité de transport ferroviaire régulière afin de permettre aux entreprises du territoire d'avoir un point d'entrée logistique proche des pôles logistiques de Toulouse et de Brive La Gaillarde.

RAILCOOP prospecte de nouvelles propositions, pour remettre le train où cela est possible, là où les rails sont encore en qualité.

RAILCOOP veut innover les territoires, entre autres en re-investissant les espaces en gare.

RAILCOOP a formalisé une étude d'évaluation des risques économiques. Celle-ci inclut des scénarii alternatifs selon les aléas potentiels entre autres de mise en disponibilité de sillons de qualité ou de l'échec du service fret.

Budget prévisionnel de RAILCOOP

Un budget prévisionnel détaillé et de grande qualité a été élaboré par l'équipe dirigeante. La visibilité est très précise sur 5 ans.

Les éléments chiffrés de ce budget prévisionnel pourront être communiqués aux Cigales qui se seront explicitement déclarées intéressées par le projet. Cette communication s'opérera suivant les dispositions d'un accord de confidentialité signé en mars 2021, communicable aux Cigales.

Les informations communicables à ce stade sont celles du chiffre d'affaires prévisionnel des premières années : 614 000€ en 2021, 14,35M€ en 2022, 35,97M€ en 2023, 53,96M€ en 2024 et 99,3M€ en 2025, avec un excédent brut d'exploitation positif à partir de 2023.

En terme d'investissement de matériel ferroviaire, dans un premier temps, RAILCOOP prévoit l'achat et la rénovation de 10 rames pour le transport voyageurs. Pour le fret, RAILCOOP se tournerait vers la location.

Plan de financement et sociétariat

La SCIC RAILCOOP a accueilli un nombre important de membres depuis sa création et va, après sa prochaine Assemblée Générale 2021, poursuivre cet élan.

En plus des 2M€ déjà levés (à 90% par des personnes physiques), RAILCOOP doit ajouter 2M€ environ d'ici fin 2021 pour le fond de roulement nécessaire au lancement de Bordeaux-Lyon, puis 2 300 000€ avant fin 2022 et 720 000€ avant fin 2023, pour les fonds des deux autres lignes.

Le rôle éventuel des Cigales

Les associations régionales de Cigales de Nouvelle Aquitaine et d'Auvergne Rhône Alpes, en accord avec la Fédération nationale, pensent que ce projet, qui va concerner leur 2 régions dans un premier temps, peut intéresser les Cigales de leurs territoires pour les raisons suivantes :

- La création d'une alternative ferroviaire bénéfique à la protection de l'environnement
- La création de cette alternative en SCIC
- La solidité économique et financière du projet
- La possibilité pour les Cigales et les cigaliers qui investiront de peser sur certains choix de RAILCOOP lors des assemblées générales.
- L'opportunité de créer des Cigales sur les parcours envisagés.

Si les Cigales de nos 2 régions s'inscrivent significativement dans ce projet, elles pourraient prendre toute leur place aux côtés d'institutionnels comme le département de la Creuse, déjà intéressé, ou la métropole de Lyon, qui y réfléchit sérieusement.

Les associations régionales AURA et ARCNA sollicitent donc les Cigales de leurs territoires pour savoir si elles souhaitent en savoir plus pour s'engager éventuellement dans des échanges directs et formalisés avec RAILCOOP. Un premier échange pourrait s'envisager sous forme d'une présentation collective aux Cigales par un représentant de RAILCOOP.

A l'issue de cette présentation, les Cigales auraient toute liberté de reprendre contact en vue d'un rapprochement avec RAILCOOP, ou de ne pas donner suite.

**Association Régionale des Cigales de Nouvelle Aquitaine
Association Régionale des Cigales d'Auvergne Rhône Alpes**