

Entretien avec Alexandra Debaisieux Directrice générale déléguée de Railcoop

1-Comment est né le projet de faire revivre une ligne de chemin de fer ?

Le projet a plusieurs origines. Tout d'abord, il a la volonté d'agir concrètement pour l'environnement. Le train assure 10% du volume de transport, mais ne contribue qu'à hauteur de 0,34% des émissions de CO2 du secteur. Développer le train est donc essentiel pour la transition écologique. S'appuyer sur le train est d'autant plus essentiel que l'infrastructure existe. Contrairement au transport routier où des investissements de plusieurs milliards sont encore nécessaires pour électrifier le parc automobile et installer des bornes de recharge, le transport ferroviaire est prêt. Enfin, le train est particulièrement important pour l'attractivité des territoires et leur dynamisme économique.

2-Dans le Lot particulièrement, il y a eu de nombreuses batailles pour maintenir des arrêts de trains en gare, ailleurs pour la défense des trains de nuit... Ya-t-il un lien entre toutes ces luttes et votre décision ?

Indirectement. Cela fait des années que plusieurs collectifs se mobilisent pour maintenir un service ferroviaire sur l'ensemble du territoire. En 2018, la publication du rapport Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire a été un déclencheur : d'après ce rapport, toutes les lignes au départ de Figeac devaient fermer ! Nous sommes mobilisés pour démontrer qu'une alternative est possible.

3-En juillet 2019 vous indiquiez que Railcoop, Coopérative citoyenne d'innovation ferroviaire, devait se transformer en SA SCIC. Parlez-nous de cette structure et pourquoi ce choix plutôt qu'une SCOP par exemple ?

Il n'y a que la SCIC qui offre la possibilité de créer une coopérative citoyenne, c'est à dire où les sociétaires peuvent s'ils le souhaitent participer activement à la vie de l'entreprise. Ce statut a d'ailleurs été créé en 2001 dans ce sens : répondre à un besoin collectif dont le service est inexistant ou mal approprié. Le statut SCOP tout autant intéressant n'a pas le même point d'entrée. Il s'agit de défendre ou créer un outil de travail ou des emplois. Ce sont les travailleurs, les salariés qui sont propriétaires de leur entreprise. Les sociétaires externe sont limités en nombre et en taux de capital.

La SCIC permet ainsi le multisociétariat et notamment la participation des collectivités locales (communes, communautés de communes, département). Ces structures locales n'ont aujourd'hui pas de compétences en matière de transport ferroviaire, mais elles ont un rôle clé pour l'aménagement du territoire. Il est donc important qu'elles soient parties prenantes dans la conception d'un service qui a un impact majeur sur ce sujet.

Nous avons par ailleurs fait le choix d'être une SCIC SA car le développement d'une entreprise ferroviaire est très capitalistique. Le statut de société anonyme nous permet d'utiliser des mécanismes de financement auxquels nous n'aurions pas eu accès avec d'autres statuts d'entreprises.

Mais le fait d'être une SCIC SA ne change rien aux finalités de la SCIC : l'obligation de garder 57,5% des bénéfices comme ressources partageables, la règle de gouvernance fondée sur 1 personne = 1 voix,...

4-Pour faire du chemin de fer un bien commun offrant une alternative à la voiture, il aura donc fallu attendre que la Société Nationale des Chemins de Fer s'ouvre à la concurrence. N'est-ce

pas un paradoxe ? Pourrait-on imaginer une multiplication d'initiatives allant dans le même sens et dont l'ampleur apparaîtrait véritablement comme une alternative dans la lutte contre le réchauffement climatique ?

Le transport ferroviaire a toujours été et sera toujours un service d'intérêt général: l'impact d'un service ferroviaire dépasse le cadre purement économique. Jusqu'à présent, ce service d'intérêt général ne pouvait être mise en oeuvre que dans le cadre d'un service public. Ce qui change aujourd'hui est la fin de ce monopole et donc la possibilité pour d'autres acteurs de participer à ce service d'intérêt général. Plus il y aura d'acteurs offrant une diversité d'offres et coopérants ensemble, plus le ferroviaire va se développer et plus nous résoudront rapidement les défis climatiques.

5-Railcoop et son projet sont maintenant connus et font l'objet d'articles de presse, dont celui du journal Le Point dernièrement. Que disent les différentes collectivités de cette initiative ? Qu'en pensent les syndicats de cheminots ?

Nous avons des retours assez positifs de nombreuses collectivités locales, y compris des Régions qui ont bien compris que l'offre de Railcoop pouvait venir compléter le service public ferroviaire. Concernant les syndicats, il faut leur poser la question, mais de nombreux cheminots nous ont déjà rejoints.



<https://www.railcoop.fr/>