

<https://pierre-alainmillet.fr/Railcoop-pionnier-du-ferroviaire>



Railcoop, pionnier du ferroviaire citoyen ?

- Lectures... -



Date de mise en ligne : mercredi 11 janvier 2023

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

La métropole s'apprête à décider du soutien à ce projet Railcoop présenté comme un projet coopératif en faveur des usagers... Les élus communistes voteront contre ce projet, et ont de solides raisons pour le faire en lien avec les militants cheminots qui dénoncent cette nouvelle attaque contre le service public..

Lire [l'excellent dossier publié par la revue "progressistes"](#) sur le rail de l'écologie au social... Avec notamment la critique fortement argumentée sur [l'europe qui déraille](#) de Laurent Brun, secrétaire national des cheminots CGT et vénissian,

pam

Railcoop, pionnier du ferroviaire citoyen ?

Présentées parfois comme une solution miracle à la relance ferroviaire, les coopératives telles Railcoop sont-elles vraiment une « troisième voie » citoyenne, entre le 100 % public et l'ouverture à la concurrence, pour la relance ferroviaire ?

[Dominique MÃ©Ã© est cheminot retraitÃ©, responsable politique PCF et militant associatif. {PNG}](#)

Les titres, évocateurs par définition, créent des images ou des représentations de l'esprit. Ainsi, quand on consulte le site Railcoop, on est invité à devenir acteur de la mobilité et à embarquer à bord du premier opérateur citoyen. Car, depuis 2020, le marché du ferroviaire s'est ouvert à de nouveaux « acteurs ». C'est une formidable opportunité pour développer de nouveaux services sur tous les territoires. Une aubaine par conséquent. Ainsi, s'interroger sur le pourquoi de Railcoop est tout à fait pertinent, voire nécessaire.

RAILCOOP, UNE TROISIÈME VOIE...

Les habillages vantant les vertus du train comme maillon essentiel de la transition écologique ne masquent pas les réalités, conséquences de toute une histoire du transport ferroviaire – et des transports de voyageurs et de marchandises tous modes confondus : trente ans de politiques libérales qui ont poussé à la privatisation des compagnies nationales historiques.

Les vertus du train sont certes incontestables, et nul ne saurait nier que se « battre » pour empêcher les fermetures de lignes, ou pour des (ré)ouvertures de lignes, est un combat légitime, de surcroît quand il est issu d'une volonté citoyenne qui revendique ses besoins de transport sur son territoire. Cependant, ces vertus ne peuvent être dissociées des politiques publiques de transport et d'aménagement du territoire. Quelles sont les motivations vertueuses de la société italienne Trenitalia qui concurrence la SNCF avec ses TGV entre Lyon et Paris ou de Transdev, filiale, privée, de la Caisse des dépôts, qui a gagné l'exploitation d'un train régional entre Marseille et Nice si ce n'est le profit à tout prix ?

Railcoop, pionnier du ferroviaire citoyen ?

Alors, quelle est la place de Railcoop, société coopérative intérêt collectif (SCIC), qui annonçait relancer le service ferroviaire sur des lignes abandonnées par la SNCF, considérée par ladite société comme défaillante sur ses missions de service public ? Abandon de lignes, de correspondances, de dessertes ; fermeture de guichets : voilà la triste réalité qui, bien sûr, a des conséquences sur la qualité du service public de transport. En définitive, abandon des usagers du rail et désertification des territoires, sans compter le polluant report modal du rail vers la route.

Vu par le petit bout de la lorgnette, il y a bien défaillance ; et le constat est juste mais la critique est aisée. Oui, pour les dirigeants de Railcoop, il est aisé de partir du constat en évacuant les causes des défaillances de la SNCF, calculées et organisées pour mieux la désintégrer et répondre ainsi aux exigences de la libéralisation du réseau. Depuis des années et faisant fi des besoins, des avis des cheminots, des usagers, les dirigeants de l'entreprise ont fait se succéder les plans de prétendues relances.

Les outils du sabotage ? Création de RFF en 1997 ; ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2006 ; loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, qui a éclaté la SNCF en cinq sociétés anonymes, une nouvelle étape pour l'ouverture à la concurrence des services voyageurs. Les cheminots se sont sentis bien seuls dans cette bataille historique pour défendre le service public SNCF contre les lois du marché, et vitale pour l'avenir des services publics en général. Le gouvernement en place l'avait bien mesuré : surtout ne rien lâcher, et peu importait le prix à payer. Alors, l'annonce par Railcoop d'ouvrir de nouvelles lignes vers la fin 2022 ne s'intègre-t-elle pas dans cette stratégie d'ouverture à la concurrence ? La difficulté est de mesurer ce qui tient de l'opportunisme et ce qui tient de la sincère réponse aux besoins des populations.

... OU INSTRUMENT DU LIBÉRALISME ?

La volonté rendue publique de Railcoop de mettre en circulation en Normandie des trains supplémentaires ou se substituant aux trains existants « grâce » à l'ouverture de nouvelles lignes dès décembre 2022, y compris face au TER existant, comme sur les axes Nantes-Lille et Caen-Toulouse, questionne et dévoile en tout cas un changement de nature de son projet vertueux.

[<https://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH267/railcoop-960x640-1-58cd0.png>]

Les projets railcoop dans l'ouest de la France, notamment en Normandie

L'étude publiée en 2021 par l'Autorité de régulation des transports et le syndicat CGT des cheminots de Normandie a relevé les circulations conventionnées avec lesquelles l'offre de Railcoop (SCIC-SA) entrerait en concurrence frontale. Dans le cadre de l'étude de substituabilité avec les services no SFLO 2021-017, entre Lille et Nantes, et no SFLO 2021-025, entre Brest et Massy, l'offre de la société Railcoop est considérée par l'agence organisatrice des mobilités (AOM) de Normandie « comme étant en concurrence frontale avec des trains conventionnés ».

Depuis des années et faisant fi des besoins, des avis des cheminots, des usagers, les dirigeants de l'entreprise ont fait se succéder les plans de prétendues relances.

L'AOM Normandie fait l'hypothèse d'un report intégral des voyageurs des services conventionnés vers les nouveaux services ferroviaires de voyageurs librement organisés (SFLO), que ce soit pour les trains dits « en concurrence frontale » ou correspondants à une « offre alternative ». Ainsi, comme indiqué par l'AOM dans sa réponse aux mesures d'instruction, « *il est considéré que chaque SLO se substitue totalement au service Nomad Train [1] et engrange ainsi 100 % de ses recettes* ». La région a même prévu de financer à hauteur de 1,5 à 2,5 millions le déficit d'exploitation. Il est écrit que « *les pertes potentielles de recettes seront compensées avec le montant des concours publics à la charge de l'AOM et en ne prenant pas en compte, à ce stade, les bénéfices nets pour les clients, les*

Railcoop, pionnier du ferroviaire citoyen ?

éventuelles économies de coûts pouvant résulter du non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie utile ou de personnel dont le contrat arrive à échéance ».

Finalement rien de nouveau au château libéral : financer les pertes de l'opérateur privé, ne pas investir pour le service public TER, continuer de supprimer des emplois de cheminots avec la bénédiction de la direction de l'entreprise, facilitée dans son œuvre libérale... Et Railcoop devient finalement un outil du libéralisme. La SCIC SA Railcoop adhère au projet Les Licoornes, qui regroupe plusieurs coopératives œuvrant pour la transition et dont l'objet est de « *transformer l'économie* ». Partir d'un modèle entièrement coopératif qui dénonce l'exploitation et la recherche du profit, pourquoi pas ? Sauf que nous en revenons à l'origine, qui n'est jamais évoquée ni dénoncée : l'exploitation capitaliste. Dénoncer les entreprises comme la SNCF pour leur prétendue « lourdeur » ou s'attaquer à des marchés « verrouillés » (sous-entendu en monopole public) et proposer dans le cadre de la libre concurrence un vertueux modèle coopératif ne fait pas de cette société un modèle de vertu. Et n'est-ce pas se tromper de combat ?

[1] Le TER Normandie, ou Nomad Train depuis 2020, est le réseau de transport express régional de la région Normandie. Ce réseau est le résultat de la fusion des anciens réseaux TER Basse-Normandie et TER Haute-Normandie, propres aux anciennes régions.