

# Railcoop bientôt liquidée, le train Bordeaux-Lyon enterré, ses sociétaires amers

Ses derniers espoirs de financements évanouis, la coopérative Railcoop va être liquidée, a annoncé sa direction à ses sociétaires. Parmi ceux-ci, plusieurs collectivités locales de Nouvelle-Aquitaine, dont l'agglomération de Libourne ou le Département de la Creuse, misaient sur la relance de la ligne Bordeaux-Lyon pour améliorer leur desserte ferroviaire.



Placée en redressement judiciaire en octobre 2023, Railcoop avait six mois pour trouver des financements lui permettant de poursuivre ses activités. Faute d'investisseurs privés ou de soutien public ayant volé à son secours, la coopérative s'était résolue à vendre deux rames préalablement achetées à la Région Auvergne-Rhône Alpes pour [lancer sa ligne de train Bordeaux-Lyon](#).

Sauf que la société ACC-M, en charge de l'audit de ces rames, réclamait à Railcoop 880 000 euros de frais de garage pour le stockage de celles-ci sur son site de Clermont-Ferrand, un « montant exorbitant et sans rapport avec le coût du stockage », estime Railcoop, dans un message envoyé ce mercredi 27 mars à ses sociétaires.

Le tribunal de commerce de Clermont a néanmoins donné tort à l'entreprise ferroviaire le 21 mars dernier, la condamnant à verser 160 000 euros « au titre de sa créance postérieure » au redressement judiciaire, [indiquent nos confrères de Rue89 Lyon](#).

## « Décision incompréhensible »

Cette « décision incompréhensible scelle le sort de Railcoop », affirme sa direction, car elle la « coupe de toute source de financement de court terme », et lui « fait porter une nouvelle dette, insoutenable », alors que la coopérative avait besoin de 42 millions d'euros pour lancer son service entre Bordeaux et Lyon.

*« Le schéma prévu pour sortir du redressement judiciaire est désormais caduc. En l'état, le Tribunal de Commerce de Cahors ne devrait pas avoir d'autre choix que de prononcer, le 15 avril 2024, la liquidation de notre coopérative », a indiqué la coopérative dans son mail.*

Joint par Rue89 Bordeaux, son directeur, Nicolas Debaisieux, n'a pas souhaité faire davantage de commentaire, réservant ceux-ci à une ultime réunion avec les sociétaires – 14000, dont 200 entreprises et une trentaine de collectivités locales. Le dernier mail qui leur est adressé leur dit « merci mille fois pour le soutien indéfectible et la mobilisation sans faille qui ont, sans cesse, donné [à l'équipe Railcoop] l'énergie pour chercher sans relâche des solutions ».

De quoi effacer la déception des collectivités locales, qui ont pour certaines lourdement investies dans le capital de Railcoop, avec à l'arrivée une perte sèche pour les contribuables ?

C'est surtout le cas de la Région Grand Est, qui avait versé 300 000€. Elle espérait qu'après la ligne Bordeaux-Lyon, la coopérative ressuscite une liaison Metz-Lyon via Nancy et Dijon, elle aussi abandonnée par l'État. La Métropole de Lyon avait quant à elle acquis pour 80 000€ de parts sociales.

### **« Envie d'y croire »**

De ce côté-ci du Massif central, une demi-douzaine de collectivités néo-aquitaines se sont engagées, au premier rang desquelles le Département de la Creuse, avec 60 000€ de parts sociales (soit 0,50€ par habitant).

*« On regrette que ce projet ne puisse pas aller au bout, c'est dommage pour l'attractivité de notre territoire, a déclaré à France Bleu Hélène Faivre, vice-présidente du département. Mais on ne regrette pas d'avoir participé financièrement à l'époque. D'autres départements comme l'Allier l'avaient fait aussi. Des gens nous diront que c'était couru d'avance, mais on avait envie d'y croire, si on ne croit en rien, on ne va pas très loin. »*

Vient ensuite la Cali, qui [dispose de 46 000€ de parts sociales](#). Contactée, l'agglomération de Libourne, en Gironde, n'a pas voulu réagir à la fin de l'aventure Railcoop. En 2021, son président, Philippe Buisson, croyait à ce nouvel « outil de mobilité entre Libourne et l'Est français », avec une gare desservie par « deux ou trois trains quotidiens entre Bordeaux et Lyon pour un trajet de 6h ».

D'autres ont investi de façon beaucoup plus symbolique. 7100 euros de la Ville de Guéret, dans la Creuse, par exemple, dont la maire, Marie-Françoise Fournier avait l'an dernier manifesté ses réticences à réinjecter du cash dans la coopérative :

« On ne peut pas se permettre d'investir à perte, avait-elle déclaré au journal La Montagne. Comme toutes les collectivités, nous connaissons des difficultés financières. »

### **Des bâtons dans les roues**

L'agglomération du Grand Guéret avait, elle, apporté 5000€ en capital, puis à nouveau 5000€ d'apports en numéraire, dans le but de désenclaver le territoire, mal desservi par le train. Son président, Éric Correia, confie aujourd'hui sa « grande déception » :

« Nous nous étions battus pour que la ligne Bordeaux-Lyon, qui était un TET (train d'équilibre du territoire) soit maintenue, mais l'Etat a cessé de la subventionner et la SNCF l'a arrêtée. Quand Railcoop est arrivée, sous une forme de SCIC (société coopérative à intérêt collectif), un modèle économique qui n'est pas celui de la rentabilité du privé, c'était la seule offre possible pour nos territoires ruraux. »

Pour l' élu creusois, la coopérative a « certes fait quelques fautes, mais elle a surtout eu beaucoup de bâtons dans les roues, du mal à obtenir les sillons, et n'a bénéficié d'aucun soutien de l'Etat et des Régions concernées, Auvergne – Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine ».

Approchée par Railcoop, cette dernière s'était quant à elle toujours refusée à participer au capital, tout comme Bordeaux Métropole. Pourtant favorable à ce principe, son vice-président en charge des mobilités, Clément Rossignol-Puech, indique qu'il n'avait « pas réussi à convaincre le président Alain Anziani » :

« Malheureusement ça ne s'était pas fait en raison d'un problème de compétences métropolitaines, qu'on est au passage arrivé à surmonter pour financer les LGV. Il y a pourtant urgence à remettre des trains Intercités de longue distance. Pour faire Bordeaux-Lyon en train, on est obligés de passer par Paris, ce qui est un non-sens écologique car cela demande beaucoup d'énergie, et coûte très cher. La demande existe. »

# Concurrence libre et non-faussée

Eric Correia abonde :

*« Quand on veut aller à Lyon depuis la Creuse, on est obligés de prendre la voiture. Quand on est soucieux de l'avenir de la planète, on ne peut pas se réjouir de la fin de Railcoop, à l'instar de certains cheminots de la SNCF, qui s'imaginent que l'opérateur reprendra ce sillon. Si c'est le cas, je serai le premier à m'en réjouir. Mais j'ai du mal à croire que la SNCF, qui fait pourtant des bénéfices, les réinjecte dans cette ligne. »*

Dans un communiqué diffusé ce jeudi, Alain Baché, président du groupe communiste au conseil régional (soutien d'Alain Rousset mais opposé à ce dernier [sur la mise en concurrence des TER](#)), fait mine de croire la société nationale. Evoquant l'« échec annoncé » de la coopérative, il affirme qu'il « n'y a pas d'autre alternative que le service public ferroviaire » :

*« Le constat est clair, à l'heure où on vante les mérites de l'ouverture à la concurrence pour faire sortir l'opérateur historique de sa compétence transports. Faut-il rappeler que ce dernier bénéficie de plus de 150 ans d'expérience dans son cœur de métier ? [...] Preuve est donnée qu'aucune concurrence, quelque qu'elle soit, puisse voir le jour. »*

## Les boules

De fait, cette concurrence semble aujourd'hui impossible sur des axes délaissés par l'Etat, actionnaire de la SNCF et de sa filiale SNCF Réseau, tels que la traversée du Massif central. C'est ce qu'observe Daniel Bettinger, animateur du cercle des sociétaires bordelais de Railcoop, qui compte une dizaine de personnes.

*« C'est une grosse déception mais qu'on voyait arriver. Pour relancer cette ligne Bordeaux-Lyon, il fallait que SNCF Réseau crée 7 emplois d'aiguilleurs, qu'on ne pouvait pas financer avec notre seule activité... Beaucoup tiraient sur l'ambulance, et accusaient les collectivités de soutenir une boîte privée supposée vouloir se faire du pognon. »*

Le sociétaire est aussi lucide sur les difficultés intrinsèques rencontrées par Railcoop :

*« C'est difficile de monter un projet industriel qu'on découvre en cours de route. Cela peut fonctionner pour un club de pétanque, pas pour une société qui doit brasser des millions d'euros. C'était très ambitieux, peut-être trop, on aurait dû commencer avec des projets plus modestes que la relance de lignes de fret ou le Bordeaux-Lyon, par exemple avec des trains touristiques. »*

Dans le Massif central, les vestiges des voies ferrées semblent en effet promises au mieux à la circulation de visiteurs ferrovipathes.

Publié le 29/03/2024 – Rue89 – Simon Barthélémy