

SNCF : une démission qui met à vif la crise du ferroviaire

TRANSPORT

Le départ de Jacques Rapoport, patron de SNCF Réseau, témoin des difficultés du rail français.

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Voilà une démission aux allures d'électrochoc. Annoncée mercredi soir à la surprise générale, la décision de Jacques Rapoport de quitter la présidence de SNCF Réseau, le gestionnaire du réseau ferré, témoigne de la grave crise que traverse le système ferroviaire français, causée dans une large mesure par les injonctions contradictoires de la puissance publique.

Certes, l'intéressé se garde de mettre en cause l'Etat. Dans sa lettre de démission, Jacques Rapoport, « âgé de soixante-quatre ans dans quelques semaines », motive son choix par la proximité de la limite d'âge, « dans à peine plus d'un an » : « Je ne suis donc pas en mesure, de ce fait, d'inscrire l'action dans [la] temporalité nécessai-

rement longue [de ma mission] », écrit-il. L'argument est toutefois étonnant, car cette échéance était connue de longue date, et elle n'a pas empêché Jacques Rapoport de postuler pour un nouveau mandat, entamé en juillet 2015, il y a à peine sept mois. La pression sur SNCF Réseau, par contre, est allée crescendo ces derniers mois, et elle pourrait expliquer une forme de lassitude chez son dirigeant. L'établissement public concentre en effet une large partie des fragilités du ferroviaire français.

Discussions dans l'impasse

Les 30.000 kilomètres de lignes dont il a la charge souffrent de trois décennies de sous-investissement, et l'effort de rénovation mené ces dernières années n'a pas permis d'arrêter le vieillissement. L'âge moyen des aiguillages est par exemple de trente ans. Conséquence, la ponctualité se dégrade, alimentant les critiques des usagers. Surtout, les risques pour la sécurité augmentent, comme l'ont montré plusieurs accidents ces derniers mois. Une situation aggravée par une sursollicitation des équipes de SNCF Réseau, mobilisées sur les chantiers de réno-



Jacques Rapoport a quitté la présidence de SNCF Réseau.

Photo Romuald Meigneux/Sipa

vation et de nouvelles lignes TGV, ce qui nuit à la maintenance courante. En cas de nouvel accident, le PDG de SNCF Réseau sera en première ligne.

Pour remédier à cette situation, la rénovation du réseau existant a été érigée en priorité par le gouvernement. Mais les moyens ne suivent pas. Principale illustration : la négociation avec l'Etat du contrat de performance pluriannuel, qui doit définir les moyens dédiés à ces travaux. Les discussions sont dans l'impasse depuis des mois, Bercy refusant d'allouer les budgets qui permet-

traient d'enrayer le vieillissement du réseau. « Je préfère ne pas signer de contrat du tout qu'un mauvais contrat », affirmait Jacques Rapoport en petit comité en novembre dernier.

Dernier sujet : SNCF Réseau est prié de maîtriser son endettement, qui atteint aujourd'hui quelque 40 milliards euros et augmente de manière structurelle de 1,5 milliard par an. Mais, dans le même temps, le gouvernement charge la barque, en ne réglant pas les subventions promises pour le fret ferroviaire, ou en lui intimant de participer à des projets de nouvelles lignes à grande vitesse qui ne seront jamais rentabilisées. « Jacques Rapoport était soumis à une surexposition juridique et financière dont il n'avait pas la maîtrise. Je suppose qu'il en a tiré les conclusions », estime le député PS Gilles Savary. « Il a le cuir épais, juge de son côté un cadre de la SNCF. S'il avait disposé d'un mandat plein pour faire face aux difficultés, il serait resté jusqu'au bout. » En partant avant terme, le dirigeant témoigne à l'inverse de ces difficultés et de leur ampleur.