

LES ÉDITORIAUX
DES « ÉCHOS »

Signal d'alarme

Par **François Vidal**

La démission « pour raisons personnelles » de Jacques Rapoport de la présidence de SNCF Réseau n'a rien d'anecdotique. En quittant son poste de sa propre initiative sept mois à peine après avoir fait campagne pour y être confirmé, ce serviteur zélé de l'Etat met les pouvoirs publics face à leurs responsabilités. Celles d'un actionnaire comptable de la sécurité d'un réseau ferré de 30.000 kilomètres sur lequel circulent chaque jour 4 millions de personnes.

Car ce qui est en jeu dans cette affaire, c'est la question de la remise à niveau d'une infrastructure usée par trois décennies de sous-investissement. Fascinés par les performances du TGV, nous avons tout sacrifié au culte de la grande vitesse, négligeant le fait que le reste des infrastructures vieillissait. Parfois au-delà du raisonnable. Le dramatique déraillement de Brétigny-sur-Orge en juillet 2013 est venu nous le rappeler. Depuis, plus personne n'ignore que la sécurité est devenue le talon d'Achille du réseau. Que le temps de payer la facture est venu. Le gouvernement, le premier, s'en dit convaincu d'ailleurs. Mais il a manifestement du mal à joindre le geste à la parole.

Alors, c'est vrai, l'effort à consentir dans les dix ans qui viennent s'annonce très lourd. Il viendra sans doute gonfler la dette du système ferroviaire, qui atteint déjà les 40 milliards d'euros. Mais l'Etat n'a pas vraiment le choix, il doit mettre la main à la poche. D'abord, parce que personne ne comprendrait qu'il regarde sans réagir se dégrader encore des voies ferrées sur lesquelles roulent chaque jour 15.000 trains. Et puis aussi peut-être parce que la qualité de nos infrastructures de transport est un des atouts de la France. L'un des derniers à être unanimement salués à l'heure où notre économie bat de l'aile...