

# Mariage de raison pour la SNCF et RFF... après un divorce forcé en 1997

La politique, c'est l'art de se contredire sans en avoir l'air. Le gouvernement devrait annoncer dans la matinée que la SNCF va reprendre RFF sous son aile, pour plus de... cohérence ! On croît rêver.

RFF n'existe en effet pas depuis la nuit des temps mais seulement depuis 1997, quand l'Etat a décidé de séparer l'infrastructure (les rails) de l'exploitation commerciale (les trains). Il s'agissait alors d'un côté de se préparer à une éventuelle concurrence sur les transports, prévue et souhaitée par les directives européennes, en particulier la directive transport ferroviaire de 1991. Mais il s'agissait aussi de planquer dans une structure ad hoc, une sorte de "bad bank" (mauvaise banque) qui cachait son nom, la dette phénoménale de la SNCF. Aujourd'hui, RFF traîne une dette de 30 milliards d'euros, contre "seulement" 8 milliards pour la SNCF.

Depuis la séparation RFF / SNCF, la situation était bien souvent cocasse sur le terrain. Des milliers de salariés de la SNCF, dépendant hiérarchiquement de RFF qui sous-traite à la SNCF certaines activités, travaillent pour le compte d'un seul client... leur véritable employeur, la SNCF ! Une véritable usine à gaz. L'ensemble sera rassemblé dans un "pôle public ferroviaire unifié" devrait annoncer Frédéric Cuvillier.

Reste le problème de la dette de RFF. Le sujet n'est pas tant de la refiler à la SNCF (puisque c'était sa dette avant 1997...) mais d'éviter qu'elles ne remonte dans les comptes de l'Etat, qui n'ont pas besoin de 30 milliards de dette en plus en ce moment !

Le paradoxe ultime, c'est qu'alors que ce mariage, ce remariage, est annoncé, Bruxelles prépare de nouvelles directives, qui devraient imposer aux Etats membres de faire... exactement le contraire, et de séparer encore un peu plus les activités d'exploitation et de gestion, pour favoriser la concurrence. Siim Kallas, le commissaire européen aux Transports, a déclaré voici quelques jours que "les fonctions de management de l'infrastructure, qui sont potentiellement source de discrimination, devraient être séparées des opérations de service de transport. Le retour aux structures intégrées d'il y a vingt ans n'est pas une voie d'avenir". S'il le dit...