La galère est de retour sur le RER B, à peine un mois après la fin des Jeux olympiques et paralympiques



La semaine dernière, les usagèr-e-s du RER B ont à nouveau subi des perturbations massives, en particulier sur la partie Nord gérée par la SNCF – un regrettable retour à la normale, à peine un mois après la fin des Jeux olympiques et paralympiques. Chaque jour de la semaine, les retards s'accumulaient, les trains étaient annulés sans préavis et la communication était presque inexistante. Ce qui aurait pu n'être qu'un incident isolé est en réalité le symptôme d'un système ferroviaire en crise et d'un système capitaliste qui sacrifie les besoins des usagers sur l'autel de la rentabilité.

Pourtant, pendant la période des Jeux olympiques et paralympiques, tout le monde a pu constater qu'il était possible de faire fonctionner correctement les transports en commun de la région parisienne, y compris la ligne maudite du RER B qui remporte chaque année la médaille d'or du nombre du plus faible taux de ponctualité. Cette ligne dessert de nombreuses infrastructures cruciales, dont le principal aéroport de région parisienne (Roissy), tout en constituant un cas emblématique des inégalités entre le centre et les périphéries.

L'infrastructure sous-financée

Le RER B, l'une des lignes les plus fréquentées de France avec environ un million de voyages quotidiens, souffre depuis des décennies d'un sous-financement chronique. Les infrastructures vieillissantes et les équipements obsolètes n'ont pas bénéficié des investissements nécessaires pour répondre à la demande croissante, en particulier dans un contexte où il devient de plus en plus difficile de se loger à Paris intra-muros.

Dans un système réellement orienté vers les besoins de la population, les transports en commun seraient considérés comme un bien collectif, vital pour le bon fonctionnement de la société. Pourtant, sous le capitalisme, les lignes comme le RER B sont surtout vues comme des lignes de dépenses à réduire.

Précarité des travailleurs du rail

Les perturbations ne sont pas seulement le résultat d'une mauvaise gestion des infrastructures, mais aussi des conditions de travail de plus en plus précaires des

cheminots et autres travailleurs du rail. À mesure que la SNCF et les gestionnaires des transports publics se rapprochent de la privatisation ou adoptent des pratiques de gestion plus proches de celles des entreprises privées, les conditions de travail se détériorent. Les suppressions de postes, le gel des salaires et l'augmentation des cadences mettent une pression énorme sur ces travailleurs, qui sont en première ligne lors des dysfonctionnements.

Encore une fois, la logique capitaliste est de réduire les coûts, d'exiger toujours plus des travailleurs tout en leur offrant de moins bonnes conditions de travail. Les retards et les pannes du RER B de la semaine dernière sont une manifestation tangible de cette exploitation systématique.

Privatisation ou collectivisation ?

Certains proposent la privatisation comme solution à ces problèmes, affirmant que le secteur privé, plus efficace, pourrait gérer le réseau de manière plus fluide. Mais l'histoire a montré que la privatisation des services publics mène souvent à des hausses de tarifs, à des baisses de qualité et à des inégalités accrues. Les dirigeants et actionnaires des sociétés privées de transports en commun ne se soucient pas de fournir des services publics de qualité à la population, mais d'augmenter leurs profits au détriment des usagers.

En revanche, si le RER B était placé sous le contrôle des travailleur/ses, géré démocratiquement et orienté vers le service public plutôt que le profit, la question de la ponctualité des trains ne se poserait plus. Les investissements nécessaires seraient faits, les conditions de travail seraient améliorées, et les besoins des usagers seraient pris en compte en premier lieu.

L'expérience des Jeux olympiques et paralympiques a montré que la fiabilité des transports en commun est une question de moyens, donc de volonté politique. Les solutions à long terme résident donc dans une transformation radicale du système de transport en commun, dans laquelle la propriété et la gestion des infrastructures seraient retirées des mains du capital et placées sous le contrôle démocratique des travailleur/ses et des usagèr-e-s. Un tel système ne chercherait pas à rentabiliser les transports en commun, mais à garantir que chacun puisse se déplacer facilement et sans stress.

Victor Müller, le 22 octobre 2024