

Délabrement du réseau SNCF et mépris des usagers : L'exemple du RER C

La galère des usagers du RER C traités comme du bétail



La période des vacances commence bien mal pour les voyageurs du RER C. Depuis presque vingt ans, les « travaux Castor » entraînent une fermeture de la ligne entre Paris Austerlitz et Invalides (au plein cœur de Paris). Jusqu'ici, rien à redire : ces travaux sont nécessaires pour rénover les tunnels parisiens. Mais les trajets s'apparentent de plus en plus à une énorme galère pour les usagers de la ligne :

- la SNCF profite de l'été pour réduire considérablement le nombre de trains ; elle en profite également pour transformer les trains direct en omnibus, rallongeant le temps de transport des usagers.
- Mercredi 15 juillet, alors que les températures maximales étaient inférieures à 30 degrés, le trafic était considérablement perturbé, en raison des « fortes chaleurs ». De qui se moque-t-on ? La véritable raison réside dans le « délabrement » généralisé du réseau (selon les experts judiciaires qui ont rendu leur rapport suite à la catastrophe de Brétigny) qui fait qu'au moindre coup de chaud (tout à fait normal en juillet), les trains doivent ralentir pour éviter de nouveaux accidents.
- La priorité, pour la direction de la SNCF, semble être de faire circuler les trains grande ligne et même les trains de marchandises ! Les travailleurs peuvent griller au soleil, mais pas question de retarder la livraison de marchandises aux clients capitalistes !
- Très peu de trains sont réfrigérés. La dernière commande de trains réfrigérés (avec 4 sièges par rangée au lieu de 5, d'où un certain confort) remonte à 1998. Depuis, nada. Les vieux trains sont « rénovés », mais plus aucun achat de train réfrigéré. Et les rares trains réfrigérés sont si mal entretenus que le système de réfrigération est très souvent en panne...

Résultat inéluctable de cette politique désastreuse : des trains surchargés accumulent les retards, les voyageurs sont entassés, la température dans les wagons atteint des sommets, des voyageurs debout font des malaises, ce qui provoque des retards supplémentaires. Un cercle vicieux auquel la direction de la SNCF n'apporte qu'un seul type de réponse : de la mauvaise communication et des employés déqualifiés envoyés sur les quais pour calmer des voyageurs à bout. On en est là. Alors qu'il faudrait plus

de trains, plus de conducteurs, plus d'agents d'entretien du réseau, c'est-à-dire de véritables emplois pour satisfaire de véritables besoins.

Et la situation, malheureusement, ne fera que s'aggraver dans les années à venir si rien ne change. Le nombre d'habitants à proximité de la ligne C (par exemple à Brétigny) augmente fortement alors que les infrastructures se délabrent. Des arrêts supplémentaires sont sans cesse créés ce qui augmente le temps de transport quand tout fonctionne normalement (ce qui est de plus en plus rare). La SNCF est de moins en moins un service public, et la logique de rentabilité s'impose. Pour la SNCF, les travailleurs franciliens sont des clients « captifs » : ils n'ont pour la plupart pas le choix, et donc on peut les traiter comme de la merde, ils continueront à payer leur abonnement faute d'alternative.

Cheminots et usagers : mêmes intérêts, même combat contre le gouvernement et la direction de la SNCF !

La direction de la SNCF, et derrière elle l'Etat, sont répugnants. Non seulement ils saccagent le service public, mais en plus ils cherchent à opposer les cheminots aux usagers. Nous l'avons vu lors de la grève contre la réforme ferroviaire, qui découpe la SNCF pour préparer la libéralisation européenne du rail. Pendant cette grève, la direction s'est montrée hypocritement « solidaire » des usagers, a mobilisé ses cadres pour remplacer les conducteurs grévistes (au mépris de toutes les consignes de sécurité), a multiplié les plans com' pour s'ériger en amis des usagers face aux méchants grévistes.

Pourtant, la véritable communauté d'intérêt est entre les cheminots et les usagers de la SNCF, pour l'immense majorité des travailleurs se rendant à leur travail. Des intérêts de classe identique, et un intérêt commun à avoir un service public du rail déconnecté de la logique du profit, qui transporte les usagers dans les meilleures conditions. Cet intérêt s'oppose à l'intérêt du patronat et du gouvernement qui veulent libéraliser le secteur, ouvrir les marchés les plus lucratifs aux capitalistes, et maintenir un service public résiduel totalement délabré parce que non rentable.

Il faut tirer toutes les leçons de l'échec de la récente grève des cheminots :

- poussées par la base, les directions syndicales de la CGT et de SUD cheminots ont appelé à la grève, mais elles n'ont pas revendiqué le retrait de la réforme ferroviaire. Elles n'ont rien fait pour permettre à la grève de gagner : constitution d'une caisse de grève, développement de l'auto-organisation pour que la grève vive et puisse s'étendre, actions de blocage des voies, etc.
- les directions syndicales confédérales n'ont pas cherché à étendre la grève des cheminots à d'autres secteurs et à favoriser la convergence avec les autres secteurs en lutte (intermittents, postiers du 92, etc.), ni même à constituer des comités d'usagers solidaires. Elles ont laissé les cheminots seuls face au gouvernement, à l'UMP, au patronat, et au torrent de boue médiatique

Les cheminots NPA ont fait leur maximum pour contrecarrer le sabotage des directions syndicales. Mais cela n'a pas été suffisant. Il faut aujourd'hui que des initiatives soient prises par le NPA pour se donner les moyens de faire mieux la prochaine fois, c'est-à-dire de faire plier le gouvernement et la direction de la SNCF. Le NPA doit se positionner en opposant des bureaucraties syndicales et lancer un appel à tous les syndicalistes de lutte pour discuter de la constitution d'un courant intersyndical antibureaucratique. Alors que les bureaucrates sont organisés, il faut que nous nous organisions face à eux, pour nous donner les moyens de faire gagner les grèves.

Les actions de protestation individuelle (refus de présenter son titre de transport aux contrôleurs, etc.) peuvent soulager et faire du bien. Mais elles ne permettront pas de changer le cours des choses. C'est par la solidarité concrète entre les travailleurs usagers et les cheminots, que la direction de la SNCF cherche à tout prix à éviter, que nous pourrions gagner. Pour y arriver, pas de méthode miracle ou de raccourci : il faut renforcer le NPA pour lui donner la force d'intervenir de façon audacieuse face à la passivité et à la collaboration des directions syndicales avec le gouvernement.

Gaston Lefranc, usager quotidien du RER C

Gaston Lefranc, le 21 juillet 2014