

Catastrophe ferroviaire à Brétigny-sur-Orge : la casse du service public tue !

Un accident terrible et le spectacle politico-médiatique qui l'accompagne

Vendredi 12 juillet, peu après 17h, un train Corail, en provenance de Paris Austerlitz et à destination de Limoges, a déraillé à pleine vitesse au niveau de la gare de Brétigny-sur-Orge, s'effondrant en partie sur un quai où stationnaient des voyageurs en attente d'un RER. Le bilan de ce terrible accident, le plus important depuis la collision de la gare de Lyon en 1988, est de 6 morts (4 attendant un train à Brétigny et 2 passagers du train) et 62 blessés (dont 9 graves). Après l'accident, un imposant dispositif de « sécurité » a été déployé autour de la gare, ce qui a provoqué quelques heurts avec des groupes de jeunes. Au cours de la soirée, nous avons pu observer (vers 20h) des policiers agressifs, en tenue de combat, agitant leur flashball et ordonnant à la population de dégager. Des rumeurs propagées par le « syndicat » policier Alliance, reprises et amplifiées par l'UMP et le FN, ont évoqué des pillages sur les victimes par des bandes de jeunes au pedigree « suspect ». C'est une invention catégoriquement démentie par les secouristes sur place, qui ont au contraire salué l'aide spontanément apportée par de jeunes Brétignolais. Il y a effectivement eu des heurts vendredi soir, mais provoqués par des flics agressifs qui ont repoussé les jeunes aux abords de la gare.

Dans la soirée, les principaux commis de l'État bourgeois ont défilé à Brétigny : Hollande, puis Ayrault et enfin Valls. Chacun ne voulait pas passer à côté de l'événement et a récité son couplet plein d'empathie pour les victimes : comme à l'accoutumée, ces charognards cherchent à profiter de l'émotion populaire pour faire oublier leur responsabilité. Journalistes serviles et politiciens retors nous servent une belle pièce de théâtre pour occuper les cerveaux disponibles et faire diversion sur les vraies questions que pose ce drame. Le but est de mettre en scène une communauté nationale qui, par delà les clivages sociaux, saurait se rassembler face au mauvais sort. Nous serions tous dans le même bateau, et les puissants qui décident pour nous seraient en fait nos alter ego, partageant nos souffrances et déployant toute leur énergie pour faire face à un aléa dramatique.

La cause de l'accident : un aiguillage défectueux

La direction de la SNCF a annoncé le lendemain du drame que la cause de l'accident était la défaillance d'une pièce d'aiguillage (une éclisse) à 200 mètres de la gare. A partir de là, deux thèses sont théoriquement possibles : le matériel aurait été mal entretenu ou saboté. L'hypothèse du sabotage a notamment été évoquée, de façon insistante, par un bureaucrate (Fabian Tosolini) du syndicat jaune CFDT Transport Environnement, qui a paradé vendredi soir et samedi sur les plateaux télévision des chaînes info (BFM et I Télé) en tant que soi-disant « expert ». En bon porte-parole officieux de la direction de la SNCF, il a sous-estimé les défaillances dans l'entretien du matériel, pour agiter le spectre d'un sabotage. En s'appuyant sur le fait qu'un contrôle avait été effectué sur cet aiguillage début juillet, il a cherché à accréditer la thèse de l'attentat. De façon grotesque, le journaliste « scientifique » Michel Chevalet¹ et le président PS de la région Île-de-France Jean-Paul Huchon ont expliqué qu'il y avait peut être eu un sabotage après le passage d'un train au même endroit une demi-heure avant. Autrement dit, aux abords de la gare, et en heure de pointe, des individus auraient déboulé sur les voies pour saboter l'éclisse, et bien sûr sans se faire repérer par personne !

Le scénario du sabotage ne tient pas la route. Même Valls, qui aurait pourtant été ravi d'une telle explication pour déployer son discours sécuritaire, a estimé samedi soir qu'une telle hypothèse était peu probable. Il reste donc l'explication plus prosaïque-: le matériel était mal entretenu et il a fini par se déglisser suffisamment pour faire dérailler un train.

¹ Cf. le sketch de Chevalet, qui s'embrouille tout seul, ici : <http://www.youtube.com/watch?v=FLNNF7kGvWE>

Le délabrement progressif des infrastructures et des trains

Le réseau ferré est de plus en plus mal entretenu. Si les lignes TGV concentrent les moyens de l'État et si les TER sont, sauf exceptions, dans un état convenable grâce aux financements des régions, les trains Intercités (interrégionaux) et les RER sont vieillissants et les infrastructures mal entretenues, faute de moyens suffisants.

La ligne Paris-Limoges était considérée comme l'une des douze « lignes malades »² par la direction de la SNCF en 2011 :

- l'infrastructure est dégradée : voie, dallage, caténaires, électrification, aiguillages, signalisation... Rien de significatif n'a été fait depuis 2011, et les retards sont chroniques sur cette ligne. Sur l'ensemble du territoire national, le nombre de kilomètres (1 700 km) nécessitant de rouler à vitesse très réduite (en raison de la dégradation des infrastructures) a doublé en cinq ans.
- les trains sont vétustes : après les bateaux, on parle de « trains poubelles »³ ; la plupart des trains Corail en circulation ont plus de 30 ans d'âge, car la SNCF a tout misé sur le TGV, plus rentable. En outre, ces vieux trains sont constitués de wagons séparés, ce qui augmente le risque de déraillement, alors que les TGV sont des trains articulés, ce qui les empêche de se démantibuler en cas de déraillement.

La situation sur le réseau RER, en particulier à Brétigny, est tout aussi déplorable. Le Syndicat de transports d'Île-de-France (STIF), qui prévoyait d'importants travaux de rénovation d'ici 2017, évoquait en 2009 des postes d'aiguillage vétustes. En mai dernier, l'association d'usagers du RER C « Circule » dénonçait : « *Brétigny est un des exemples les plus marquants du manque d'investissement dans les infrastructures ferroviaire depuis 30 ans avec certains postes d'aiguillage datant des années 1930* »⁴. Le 24 mai, une inspection avait mis en évidence une dégradation d'un aiguillage aux abords de la gare de Brétigny, ce qui avait entraîné en juin des travaux en urgence, qui avaient fortement perturbé le trafic. Il faut donc bien comprendre que cet accident dramatique n'est pas un coup de tonnerre dans un ciel serein : il s'inscrit dans la continuité de toute une série d'incidents, liés au mauvais entretien du réseau, qui n'avaient jusqu'alors pas provoqué d'accident mortel⁵.

Les conditions de transport ne cessent de se dégrader pour les usagers : la saturation du trafic entraîne de petits retards quasi-systématiques ; les incidents matériels (rails cassés, pannes de signalisation, etc.) entraînent régulièrement des retards importants ; et les conditions de transport se dégradent. Alors que des trains climatisés et confortables avaient été mis en service il y a une bonne dizaine d'années sur le RER C, les nouveaux trains ne le sont plus, les sièges sont durs et les places sont réduites : le but est d'entasser un maximum de bétail au moindre coût. Tout ceci concourt à stresser les passagers et ne fait que stimuler la (mauvaise) agressivité, notamment à l'égard des agents de la SNCF qui n'y sont pour rien.

Pour avoir un système ferroviaire qui marche correctement, et donc des trains sécurisés qui arrivent à l'heure, le magazine *L'Usine nouvelle*⁶ estimait en 2011 qu'il fallait un plan d'investissement de 40 milliards : 20 milliards pour rajeunir les infrastructures et 20 milliards pour renouveler le matériel roulant.

Les conséquences dramatiques de la libéralisation ferroviaire

La libéralisation du rail a été lancée en 1991 au niveau européen par une première directive. Il

2 Cf. <http://tempsreel.nouvelobs.com/economie/20110110.OBS5979/sncf-pepy-annonce-un-plan-d-urgence-pour-12-lignes-malades.html>

3 Cf. <http://www.rue89.com/2013/07/13/accident-bretigny-apres-les-bateaux-les-trains-poubelles-244211>

4 Cf. http://portail.circule.org/wp-content/uploads/2013/04/CIRCULE_avis_noeud_Bretigny.pdf

5 Brétigny n'est pas un cas isolé. Pierre Serne, vice-président (EELV) de la région Île-de-France en charge des transports a ainsi reconnu samedi 13 juillet : « *Hélas, des situations d'urgence comme celle de Brétigny sont très nombreuses sur le réseau !* »

6 Cf. <http://www.usinenouvelle.com/article/pour-des-trains-a-l-heure-il-manque-40-milliards.N144615>

s'agissait dans un premier temps de séparer la gestion de l'infrastructure de celle de l'exploitation des services du transport, afin de rendre possible la mise en concurrence du fret (effective depuis 2006), des liaisons internationales (effective depuis 2009) et des liaisons nationales de transports voyageurs (programmée pour 2019 au plus tard). C'est absurde du point de vue de la satisfaction des besoins, mais ce n'est pas le souci de nos gouvernants qui veulent ouvrir la partie rentable du marché ferroviaire aux capitalistes et casser le statut des cheminots lié au monopole d'État du ferroviaire.

C'est dans le cadre de l'application des directives européennes que le gouvernement Juppé a décidé de couper la SNCF en deux en 1997, avec la création de RFF (Réseau ferré de France) pour gérer les infrastructures. Cette décision a ensuite été mise en œuvre par le gouvernement Jospin de « gauche plurielle » et son ministre PCF des transports Jean-Claude Gayssot. Néanmoins, la coupure n'est pas totale, puisque la SNCF a gardé le personnel qui travaille sur les voies, les gares et les aiguillages, et agit en ces matières pour le compte de RFF. La SNCF rémunère donc RFF pour faire passer les trains, mais RFF la rémunère pour entretenir et exploiter le réseau.

Pour mettre fin à cette situation absurde, le gouvernement PS n'envisage évidemment pas de revenir au monopole d'État du ferroviaire, contradictoire avec la mise en concurrence. Il a certes annoncé en octobre dernier la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) qui regrouperait l'ensemble des opérations ferroviaires. Mais Jean-Louis Bianco, qui a rédigé un rapport⁷ pour le gouvernement, propose que cette structure chapeaute la SNCF comme transporteur, et un nouveau gestionnaire d'infrastructure qui regrouperait notamment RFF, Gares et Connexions (l'entité SNCF de gestion des gares) et la Direction SNCF de la Circulation ferroviaire (qui gère aujourd'hui, notamment, les aiguilleurs). Loin de revenir à une structure unifiée, il s'agirait de créer une troisième structure pour mieux séparer les deux autres. La SNCF serait amputée d'une partie de ses branches pour renforcer RFF. Il s'agirait donc de continuer le dépeçage de la SNCF, afin de permettre une concurrence « libre et non faussée » en 2019 avec une SNCF suffisamment affaiblie pour permettre à ses concurrents privés de prospérer. Cela ne pourrait que se faire au détriment de la sécurité des voyageurs, puisque la priorité serait de faire du profit, à n'importe quel prix.

S'opposer à la réforme ferroviaire, renouer avec le monopole d'État, instaurer le contrôle par les travailleurs/ses et usagers/ères et réinvestir massivement dans le ferroviaire

Les grands discours du gouvernement sont d'une hypocrisie répugnante. Les « socialistes » au pouvoir sont déterminés à poursuivre le démantèlement de la SNCF, afin de préparer, dans les meilleures conditions pour les capitalistes et dans les plus mauvaises pour les usagers/ères et les cheminot-e-s, la mise en concurrence de 2019.

Les principaux syndicats de la SNCF s'opposent à la réforme ferroviaire, mais l'intersyndicale se contente de journées d'action sans perspective. La dernière, le 13 juin, a été très bien suivie, mais il n'y a aucune suite, ni aucun plan pour une montée en puissance vers une grève générale du rail qui seule pourrait faire reculer le gouvernement.

La catastrophe de Brétigny doit nous faire prendre conscience de la gravité de la situation. Il est urgent de stopper cette nouvelle étape du processus de privatisation de la SNCF et de construire une alliance des cheminot-e-s et des travailleurs/ses usagers/ères pour rendre possible une grève générale du rail. Plus largement, le drame de Brétigny nous fait prendre conscience que la religion du profit et de la minimisation des coûts menace directement notre sécurité. Alors que la crise du capitalisme exige des gouvernements bourgeois une accélération des attaques contre les travailleurs/ses, des coupes drastiques dans le financement des services publics, nous ne devons pas en rester à une posture défensive, mais porter haut et fort la seule alternative politique face à la course à l'abîme : un gouvernement des travailleurs eux-mêmes, en rupture avec toutes les institutions de la bourgeoisie, qui exproprierait les capitalistes et produirait pour satisfaire les besoins vitaux de la population.

S., habitant à Brétigny-sur-Orge et militant de la Tendance Claire du NPA

⁷ Disponible sur http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Recommandations_JLBianco.pdf