

LE PROLETAIRES

Parti Communiste International

ESPAGNE: Un «accident étrange»? Un système criminel

Deux accidents en quatre jours, quarante-six morts et des dizaines d'autres blessés. Tout cela sur un réseau ferroviaire qui, si l'on en croit les déclarations faites par les différents gouvernements ces dernières années, devrait faire l'envie des autres pays. En matière de grande vitesse, il s'agit du deuxième réseau le plus étendu, juste derrière la Chine. En moyenne distance et en banlieue, «un réseau solide»... Mais les morts sont là. Comme ils l'étaient, il y a dix ans, les quatre morts à O Porriñoa (Galice) à la suite d'un déraillement. Ou les 80 morts d'Angrois, en 2013. Ou les 7 de Villalda en 2006. Et ainsi de suite jusqu'à un total de 145 morts au cours des 30 dernières années.

La cause de ces accidents est si évidente que même les médias, toujours enclins à attribuer tous les maux de la société capitaliste au hasard ou à des circonstances imprévisibles, doivent le reconnaître : le manque d'entretien des infrastructures ferroviaires. Et la raison de ce mauvais entretien est également très simple à expliquer et à comprendre : l'entretien n'est pas rentable.

Pourquoi l'Espagne est-elle le deuxième pays en termes de longueur de voies ferrées à grande vitesse ? Parce que la grande vitesse est une activité de pointe : d'importants investissements en capital constant pour créer des trains qui sont, à leur tour, un capital utilisable pour rentabiliser la main-d'œuvre et d'autres secteurs économiques tels que le tourisme ; le développement d'infrastructures dont la production est également intensive en capital ; des achats à grande échelle garantis par l'État, c'est-à-dire sur des marchés de type oligopolistique où les grandes entreprises coexistent sans se faire concurrence. Tout cela sans compter les retombées politiques que la caste bourgeoise au pouvoir tire en satisfaisant les différents capitaux régionaux avec tous les investissements et les dépenses qui entourent la grande vitesse. La conséquence, là encore, est connue de tous : d'immenses régions du pays où les villages de la zone n'ont pratiquement aucun lien entre eux, tandis que les AVE, les Alvia, etc. les traversent pour relier les grandes agglomérations urbaines entre elles ou avec des destinations touristiques.

Il y a une autre conséquence, moins visible, mais qui, lorsqu'elle est mise en lumière, comme cela a été le cas avec l'accident d'Adamuz, s'avère particulièrement sinistre. Tout investissement destiné à la production se divise en deux parties.

La première concerne l'acquisition, la fabrication, la mise en service, etc. du capital nécessaire. Dans le cas des trains à grande vitesse, il s'agit de l'infrastructure nécessaire à leur fonctionnement, etc. Il s'agit, comme nous l'avons dit, d'un achat garanti par l'État bourgeois (principal moteur de l'investissement dans une économie capitaliste qui est en crise depuis des décennies), qui prévoit des milliards chaque année pour garantir que l'industrie métallurgique et les entreprises qui commercialisent les véhicules, toutes deux intensives en machines et nécessitant de moins en moins de main-d'œuvre, aient leur profit garanti. En outre, il sert de catalyseur aux accords entre pays et permet de régler les dettes entre eux sous forme de garanties d'avenir accordées aux entreprises de l'un ou l'autre pays.

D'autre part, il y a le remplacement du capital endommagé, obsolète, etc. Dans ce cas, outre le fait que la fabrication se fait déjà à une échelle beaucoup plus petite que dans le cas des nouvelles constructions, la composante ouvrière est plus importante : proportionnellement, il faut plus de travailleurs pour remplacer un segment de voie que pour en fabriquer un nouveau, et le travail de réparation, etc. à partir d'une certaine limite, ne permet pas de remplacer la main-d'œuvre par du capital.

Cela signifie que le remplacement du capital usagé est proportionnellement moins rentable que l'investissement dans un nouveau capital. À tel point que les États, les grands soumissionnaires, acquéreurs, etc. du capital ferroviaire, permettent aux entreprises du secteur de dissocier dans les contrats d'achat qu'elles signent l'investissement de la maintenance, et vont même jusqu'à prendre en charge cette dernière si nécessaire. C'est le cas en Espagne, où l'entreprise de maintenance ADIF prend en charge les tâches de réparation, etc. qui devraient être assumées par les opérateurs de transport de voyageurs ou de marchandises. Bien sûr, l'ADIF fera toujours valoir que le coût de ces tâches est inclus dans l'appel d'offres pour les droits de l'entreprise qui exploite les voies nationales... Mais, comme précédemment, on sait que cela n'est jamais vrai.

Pourquoi les voies ne sont-elles pas entretenues ? Parce que ce n'est pas rentable. Pourquoi n'est-ce pas rentable

? Parce que dans le monde capitaliste, la production, qui est essentiellement une production à but lucratif, suit des lois immuables selon lesquelles chaque euro investi dans du capital neuf est un investissement rentable, tandis que chaque euro consacré à la réparation est une dépense, considérée comme superflue et que toute entreprise souhaite toujours réduire au minimum

Le caractère inéluctable de cette loi, qui entraîne régulièrement la mort de voyageurs dans des accidents inévitables, montre qu'il s'agit d'un système criminel, dans lequel le profit passe toujours avant les vies humaines, responsable de situations telles que celles vécues à Adamuz ou à Gelida. D'autre part, cela suffirait à démontrer que la question n'est pas de savoir si le capital est public ou privé : dans les deux cas, il s'agit de capital et, par conséquent, d'une garantie de mort.

Dans le monde bourgeois, la violence est la norme. Les prolétaires en souffrent au quotidien, au travail, dans leurs quartiers, dans leurs difficultés à gagner leur vie... Mais toute personne qui prend simplement le train qui devait dérailler parce que les dépenses d'entretien ne sont jamais suffisantes pour éviter les accidents peut également en souffrir. Avec tout le cynisme possible, les représentants bourgeois de tous les partis affirment qu'il est impossible d'aller plus loin dans les mesures de sécurité, alors qu'ils veulent dire qu'il n'est pas rentable de garantir plus de sécurité. Les dirigeants de l'ADIF, le ministre des Transports, le ministre de l'Intérieur, tous membres du gouvernement PSOE-SUMAR qui n'a absolument pas cherché à inverser la situation ferroviaire laissée par les gouvernements de droite de la dernière décennie, essaient simplement de masquer la réalité : les accidents d'Adamuz et de Gelida étaient impossibles à éviter parce que... les éviter aurait été trop coûteux, car la prévention est anti-économique et les entreprises capitalistes exigent de tolérer un certain nombre de morts pour que les bénéfices puissent être réalisés.

Pour leur part, les organisations politiques de la gauche parlementaire et extraparlementaire, ainsi que les syndicats faussement appelés «ouvriers», participent au jeu de la catastrophe et de la tragédie, dans lequel on accepte les morts qui se répètent périodiquement et on blâme le responsable du moment, un gouvernement de droite, un politicien particulièrement négligent... tout en évitant de pointer du doigt la véritable catastrophe qu'est le système capitaliste, dont ils sont les défenseurs intransigeants. Le travail des grands syndicats collaborationnistes est particulièrement important, car en réponse aux morts, ils ont appelé à la grève... en février ! C'est la valeur qu'ils accordent à la vie des prolétaires : une protestation symbolique et donc inutile.

Mais au milieu de ce sombre panorama, qui se répète sans cesse, la classe prolétarienne parvient à se faire entendre. Le matin du 22, après l'accident de Gelida et une journée d'interruption du trafic ferroviaire régional en Catalogne, après que les syndicats pseudo-ouvriers aient refusé d'arrêter radicalement le travail jusqu'à ce que la sécurité des travailleurs et des voyageurs soit garantie... ce sont les conducteurs de trains régionaux eux-mêmes qui ont refusé de prendre leur service. Il s'agit là d'un véritable exemple de force de classe, de détermination à lutter, en rupture avec les exigences conjointes du patronat et des syndicats – qui n'avaient qu'un seul mot d'ordre : retour immédiat au travail ! – et qui a été réalisé en utilisant la méthode de combat propre à la classe ouvrière : **la grève, sans préavis et sans service minimum**. La grève n'a pas été longue, car quelques heures ont suffi pour contraindre l'entreprise à revoir les conditions de sécurité sur les voies, ce qu'elle refusait au départ. C'est précisément pour cette raison qu'il s'agit d'un exemple, car cela montre qu'avec la détermination et la volonté de lutter en dehors et contre les canaux officiels de négociation et de médiation, il est possible de gagner... même de manière fulgurante. Les conducteurs de trains de banlieue, et derrière eux tous les travailleurs employés dans le secteur, ont fait valoir leur force de classe en montrant que les hésitations de CC.OO., SEMAF, etc., ne répondent pas au manque de volonté des prolétaires, mais au fait que ces syndicats collaborationnistes ont pour mission de défendre la bourgeoisie et ses intérêts, se comportant comme de véritables saboteurs de la lutte de classe.

Il a suffi de quelques heures sans trains pour que l'entreprise cède. Que faut-il de plus pour comprendre que la lutte par les moyens et les méthodes de classe est la seule voie dont dispose le prolétariat pour garantir sa vie au travail? **Le capitalisme ne pourra jamais garantir la vie des prolétaires. Seule la destruction d'un mode de production basé sur le profit pourra mettre fin aux «tragédies» causées par l'appât du gain.**

**Pour la reprise de la lutte de classe prolétarienne !
Pour la révolution communiste internationale !**

parti communiste international

22/1/26 - www.pcint.org - Imp. Spé.- supplément au Prolétaire n° 559

Lisez la presse du PCI: Le Proletaire / Programme Communiste / Communist Program / El Programa Comunista / El Proletario / Il Comunista / Proletarian