

La folle semaine

Christian Seguin



L'escalade. Un grand malheur plane sur la France, comme nos aïeux ont pu l'éprouver après l'agression de l'Anschluss, la première violation du traité de Versailles, ou l'installation du gouvernement à Bordeaux. Les commandos du rail s'apprêtent à attaquer le reste du monde, sans qu'il soit encore possible d'établir une comparaison historique, sachant que les grèves aux chemins de fer depuis 1898, ne disposent pas encore d'une encyclopédie.

Pour la première fois en tant d'années de couardises politiques, les syndicats ferroviaires découvrent l'impensable. Un gouvernement ose s'attaquer à un système épuisé, bientôt dynamité par la concurrence européenne et maintenu sous perfusion par un État paupérisé. Pareil attentat, le premier sur le territoire, renvoie la corporation à ses tranchées. **Dans une société égalitariste**, criblée de jalousies sociales sous le drapeau des solidarités, elle assume les dégâts d'un long isolement, conforté par les pouvoirs successifs, quand la trouille de la guérilla tenait lieu de vision. Le cheminot, au fil des après-guerres, a pris ses distances avec la collectivité, pour

vivre en autarcie, en usant de ses propres règles de propriétaire, autour d'un contrat dissocié des réalités économiques, et d'une aura de semi-héros née de sacrifices présumés. Seule une peur, dans un paysage dévasté, peut expliquer la survivance d'un tel salarié, indifférent à l'opinion publique négative à son égard, **protégé comme une vache sacrée de New Dehli**, qui aurait la mission de défendre les intérêts de l'utilisateur, ce dont l'intéressé, désabusé, n'a nulle conscience.

Ce léger malentendu qui perdure depuis l'invention du cinéma parlant, laisse au citoyen une amertume de cocufié et au roulant une certitude de famille unie. L'un rêve d'en finir avec une organisation arthritique dépassée par les grèves, les bugs, les canicules, la neige, les prix, les horaires, et dont les trains express régionaux nous font chérir le dos de mulet.

L'autre n'identifie pas de privilèges à son endroit, mais un dû, destiné à compenser la pénibilité des travaux et la faiblesse des salaires. Les contraintes harassantes de l'activité cheminote légitimeraient les faveurs d'un statut unique en matière d'emploi à vie, de lo-

gement, de soins, de déplacements gratuits et de retraite pour laquelle le contribuable verse chaque année près de 3,5 milliards d'euros, quand on ne trouve pas le financement des misérables retraites agricoles espérées à 80 % du smic.

La dette SNCF de 46,6 milliards qui gonfle annuellement de 3 milliards, et le naufrage de 20 millions d'euros par jour de grève, ne donnent le vertige à personne. Face aux plans sociaux et aux licenciements économiques, le rail oppose une exception prodigieuse, la citadelle non comptable d'une minorité souveraine, arrogante et punitive. Toute ressemblance avec des métiers éreintants ne vaut rien. On ne peut pas croire que la France compte 6,3 millions d'ouvriers, les plus frappés par la précarisation, le chômage et les contrats temporaires. **Cette majorité invisible et sans protection** supporte un environnement agressif, chimique, bruyant, extrême, de nuit ou en horaires décalés. Dans la société équitable et juste qui nous hante, un soudeur, un ostréiculteur ou un métallier, n'habitent pas le même pays. Les pauvres se sont tous trompés de wagon.

Un voyage
vers
le mur