

Serge Bienvenu

Comment notre société française
en est-elle arrivée là ?



Ce n'est pas de la nostalgie, mais étant de la génération des années du baby-boom, j'ai de la peine à voir ce que les responsables de la France, toutes tendances politiques confondues, ont fait et sont en train de faire subir aux personnes, à la génération actuelle et celles à venir, en accentuant les inégalités entre les individus, détruisant tout le social obtenu grâce aux dures luttes de nos aînés. C'est comme témoin devant les faits que je dis ce que je ressens sur le reflet de notre société française, à cet instant, avec pour moi les points positifs et les points négatifs. Les derniers points, les négatifs, sont à mon avis malheureusement majoritaires.

Je ne pense pas faire partie des personnes ayant une vue étroite des choses, je suis pour l'évolution des idées lorsqu'elles sont bonnes, de nouvelles méthodes modernes, si elles vont dans le bon sens de mieux-être pour tout le monde. Je suis contre la régression, qui est bannie moralement de ma mémoire, notamment en matière de conditions de travail, de condition sociale, de rémunération, sauf cas exceptionnels, qui,

avec les problèmes d'emploi aujourd'hui dus aux irresponsabilités antérieures de nos politiciens de l'époque, obligent à certaines concessions.

Exonérer les entreprises de charges sociales, c'est bien beau, mais quelles en seront les victimes ? Où sera pris cet argent manquant ? Et les grandes entreprises multinationales, quels gages donnent-elles sur l'emploi à long terme ? Et surtout, comment compensera-t-on ? En enlevant du social aux salariés, retraités et autres, en augmentant les impôts directs ou indirects, en modifiant les tranches, en remettant une couche de CSG/RDS comme d'habitude ! On ne voit toujours pas là de remise en cause de notre classe politique, de proposition de sacrifice de leur part. La loi sur le cumul des mandats de ses parlementaires a déjà eu du mal à être votée par ces messieurs-dames et ne sera applicable qu'en 2017. Mais cache-t-elle autre chose en contrepartie ? Les entreprises qui ont délocalisé leur production reviendront-elles massivement pour recréer des emplois sur notre territoire ? Si l'on veut relancer la consommation en interne, ce n'est pas en réduisant le pouvoir d'achat des citoyens par ces nouveaux prélèvements et nouvelles taxes, qui risquent d'être un coup d'épée dans l'eau.

Aujourd'hui et depuis les années suivant l'après-guerre, beaucoup de choses ont changé dans différents domaines, qui ont permis le plein-emploi et

d'importantes mutations. Les gens de la campagne ont été de plus en plus nombreux à quitter leur monde agricole où ils avaient du mal à vivre pour aller se faire embaucher dans les usines avoisinantes, qui avaient besoin de beaucoup de main-d'œuvre. Ils étaient beaucoup mieux rémunérés, avec des repos hebdomadaires et congés payés. Des lignes de bus pour les emmener et ramener du travail avaient été créées par les grandes entreprises qui les employaient, ils habitaient pour la plupart dans un même rayon. Le nombre d'agriculteurs a commencé sérieusement à diminuer à partir de cette période. Les terrains de ces petites exploitations ont été rachetés petit à petit par des plus grandes, qui se sont étendues et ont produit, en s'équipant de machines modernes et performantes, des quantités industrielles d'aliments. Les faisant pousser plus vite, bien souvent avec des produits chimiques, pas forcément très sains pour la santé de l'homme ou le bétail.

Dans ces années fastes où tout était pratiquement fabriqué sur notre territoire, un secteur s'est notamment développé : le transport. D'abord de proximité, pour se rendre à son travail, principalement dans les grandes villes comme Paris, Lyon, Marseille avec les lignes de transport public, telles que la RATP, les bus en surface et les lignes souterraines de métro. Ces lignes ont été modernisées et rallongées. L'activité industrielle battait son plein avec toutes les entreprises que comptaient la capitale

et la proche banlieue. Certains venaient de loin pour se rendre à leur travail et avaient plusieurs changements. Leur temps de trajet dépassait parfois l'heure rien qu'à l'aller. Les causes de leur éloignement étaient les loyers souvent trop chers autour de leur lieu de travail ou l'achat d'un logement trop onéreux. Aujourd'hui, pratiquement toutes ces grandes entreprises ont été délocalisées, il ne reste souvent que le siège social. Elles sont soit en province ou ailleurs, ainsi que leurs sous-traitants. Sur la Seine, les péniches transportaient des matières premières pour ces usines, qui ne s'étaient pas implantées par hasard sur les bords de ce fleuve.

Avec l'attribution de mesures sociales, le repos dominical, le « week-end », et les congés payés collectifs et individuels se sont développés. Les comités d'entreprise géraient les centres de vacances et différents autres loisirs pour les salariés dans les grandes entreprises privées et d'État principalement. Les gens, malgré le fait qu'ils étaient courageux et travaillaient dur, avaient pris goût tout à fait logiquement à ces nouveaux besoins de partir se dépayser, changer d'air. Pour les satisfaire lorsqu'ils s'y rendaient et répondre aux besoins des vacanciers, de plus en plus nombreux à partir, les responsables des pouvoirs publics de l'époque devaient, en partenariat avec des entreprises privées, faire modifier les structures territoriales. Moderniser les moyens d'acheminement et leur capacité allait dans le bon

sens, aussi bien pour le bien-être des usagers que du personnel conduisant les trains.

À la SNCF, on a modernisé ce réseau ferroviaire, passant des locomotives à charbon, travail pénible et malsain pour le conducteur et son assistant, qui côtoyaient pendant tout leur trajet la chaleur et la pollution due aux émanations de gaz du charbon brûlé, à des motrices électriques. Le conducteur était déjà mieux, dans une cabine fermée, contrairement aux locomotives à charbon entièrement ouvertes à tout vent. Il était protégé de la pluie et du froid. Puis est apparu sur les grandes lignes, en 1981, le TGV, train à grande vitesse. C'était une évolution importante, le temps entre Paris et Lyon était considérablement réduit. La gare de Lyon à Paris est la première de la capitale d'où il est parti. Il y a eu ensuite en 1989, le TGV Atlantique, en 1993, le TGV Nord et maintenant le réseau s'est étendu dans toute la France. Marseille est à 3 heures de Paris, s'il n'y a pas d'incidents de ligne. Le TGV a certainement été créé pour rivaliser avec la concurrence aérienne, diminuant considérablement les temps de parcours avec des vitesses élevées, mais aussi une sécurité renforcée, moins d'arrêts, un seul conducteur, les rames plus confortables et les intérieurs conçus par des designers pour les rendre plus conviviaux. L'avantage du train, entre autres, est d'avoir ses gares au cœur des villes. Et si des efforts étaient et avaient été faits sur ce mode de transport, il pourrait mieux

concurrencer le transport aérien sur des lignes intérieures comme, par exemple, Paris-Marseille et sur une bonne partie de l'Europe, à condition d'accords de réseaux avec d'autres partenaires européens.

Le transport de marchandises pourrait être également développé par le biais du ferroutage, certains pays européens l'ayant déjà adopté, je crois. Cela éviterait le nombre important de camions sur les routes et autoroutes, donc moins de pollution. Des expériences ont été réalisées précédemment, sans volonté de nos pouvoirs publics de continuer. Je pense que contradictoirement à ce qui devrait être, malheureusement, ce secteur risque d'être plus ou moins ouvert, dans l'anarchie d'intérêts privés, à la concurrence de sociétés multinationales dans les années à venir, avec les conséquences néfastes que cela risque d'engendrer sur les conditions sociales des salariés.

Le transport aérien s'est beaucoup démocratisé ces dernières années. Auparavant, peu de gens d'origine modeste et de classe moyenne pouvaient se permettre de prendre l'avion pour se rendre en vacances dans des contrées lointaines, mais les prix ont considérablement baissé. Mais malheureusement aujourd'hui, c'est au détriment du social pour le personnel de ces compagnies aériennes et les autres, plus ou moins touchées par ricochet, qui avait des salaires corrects et des conditions de travail

acceptables. La concurrence est très rude face à ces compagnies *low cost*, qui savent se jouer des règles internationales en matière de droit social, qui bafouent plus ou moins ainsi les droits sociaux de leur personnel et leur imposent plus d'heures de vol et moins de temps de vérification de leurs avions au sol. Le chômage étant partout important, ils peuvent profiter de ce personnel.

Pour prendre l'avion, les inconvénients par rapport au train sont que les aéroports sont souvent très éloignés des centres-villes. La raison est qu'il faut énormément de surface et d'espace pour permettre le décollage et l'atterrissage des avions qui sont de plus en plus volumineux, pouvant transporter de plus en plus de passagers. Même si des moyens de transport en commun, comme des navettes, ont été créés en parallèle, il faut toujours arriver longtemps avant l'heure de départ, afin de faire enregistrer ses bagages et les récupérer ensuite à l'aéroport d'arrivée. L'avion utilise en plus du carburant fossile, appelé kérosène, qui est polluant par ses gaz à effet de serre, surtout au décollage où le pilote est obligé de mettre plein gaz pour faire décoller l'appareil avec le poids qu'il fait avec ses passagers.

Sans rapport avec le train qui fonctionne électriquement, malgré son poids et sa masse aussi, l'avion est cependant intéressant sur de grandes distances à travers le monde. Par rapport au bateau, pour traverser les océans, les passagers à une certaine

époque n'avaient d'autres choix que de le prendre, les lignes ferroviaires ne traversant pas les océans, à part depuis quelques années, avec le tunnel creusé sous la Manche, reliant la France à l'Angleterre. Revenons-en aux vols aériens, lorsqu'ils n'étaient pas démocratisés et n'existaient pas sur de très grandes distances comme Paris-New York, cela devait paraître long aux voyageurs. Il ne fallait pas qu'ils tombent sur des tempêtes ou aient le mal de mer. Aujourd'hui, les gens prennent surtout le bateau pour faire des croisières d'une semaine, souvent avec des escales dans des lieux mythiques qui se sont développés sur certains sites ces dernières années. À l'intérieur de ces bateaux, tout le confort y est avec des animations, le croisiériste ne doit pas s'ennuyer.

Un mode de transport plus courant existe, que ce soit pour se rendre en vacances, à son travail, ses loisirs, faire ses courses, et qui s'est considérablement développé : la voiture. Elle a contribué à créer beaucoup d'emplois en France après les années 1940.

Cinq marques automobiles françaises généralistes existaient : Renault qui était propriété de l'État « Régie Renault », Simca, Citroën, Peugeot et Panhard. Cette dernière est une marque qui a totalement disparu, avalée par un concurrent de l'Hexagone, ainsi que Simca, l'autre marque de Citroën, dont seul le nom est resté. Il n'existe donc plus que deux marques automobiles françaises, Peugeot et Renault, dont la

dernière a fortement réduit ses productions en France. Elle s'est en plus débarrassée d'autres entités, telles que sa branche agricole, fabrication des tracteurs et autres matériaux dérivés, et sa branche poids lourds également, cédée récemment au consortium suédois Volvo.

La voiture permet plus de bien-être et de liberté pour, par exemple, les horaires de travail de chacun. Elle offre plus de souplesse et de rapidité en respectant les limitations de vitesse, suivant ses horaires, par rapport aux transports en commun. C'est souvent le moyen le plus simple à utiliser et elle évite toute attente de correspondance dans les courants d'air. Elle nous coûte pourtant cher en entretien et frais divers, tels que l'assurance.

Son développement a obligé les pouvoirs publics à faire plus de routes, des autoroutes, des parkings dans les villes. Elle a généré beaucoup d'emplois dans les usines des groupes automobiles en France par le passé. Elle rapporte énormément d'argent à l'État par les taxes diverses que nous payons dessus, avec les cartes grises, qui ont considérablement augmenté ces dernières années, les autoroutes rentabilisées depuis longtemps et vendues à des sociétés multinationales encore privées. Il arrive que sur de longues distances d'autoroute, le péage coûte aussi cher que le carburant, même plus certaines fois. Pourquoi donc prend-on l'autoroute malgré tout ? C'est surtout sur de longs trajets, pour gagner du temps, éviter les feux

rouges dans les agglomérations, les ronds-points qui sont devenus il y a quelques années une nouvelle lubie de nos responsables politiques de l'époque, et qui nous occasionnent une perte de temps énorme, si en plus plusieurs sont rapprochés, comme c'est souvent le cas. Pour quelles raisons ?

Il y a beaucoup de modifications de vitesse aussi sur ces routes et traversées de village à des endroits où l'on s'y attend le moins. On peut être sur un tronçon à 90 km/h et passer d'un coup à un tronçon à 50 km/h, sans qu'il y ait de travaux et sur peu de kilomètres. De cette façon, les autorités savent très bien que l'on évitera de prendre ces routes nationales. Sans compter en plus de ce racket au grand jour, les différentes amendes que nous subissons. Nous sommes, les automobilistes, sur les routes et autoroutes, traqués comme du gibier par des radars fixes et mobiles. Ils ne manquent pas d'ingéniosité pour nous prendre plus d'argent encore. Lorsque l'on écoute les pouvoirs publics, c'est soi-disant pour notre bien, au nom de la sécurité routière. Si demain on avait tous le courage de ne plus utiliser ni acheter de voitures, on mettrait l'État français dans de beaux draps, en faillite totale.

De plus en plus de personnes également, pour d'autres raisons que celles évoquées ci-dessus, suivant leurs horaires de travail, aux heures de pointe, en ayant marre de se retrouver tous les matins et tous les soirs coincés dans les bouchons pour se rendre à leur