

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/Apres-les-incidentes-dans-les-trains-en-Argentine-La-distribution-du-dessous-de-table>

Après les incidents dans les trains en Argentine : « La distribution du dessous de table »

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -
Date de mise en ligne : samedi 6 septembre 2008

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

[Lavaca](#) , Buenos Aires, le 5 septembre 2008.

L'un des accusés des incidents qui ont culminé avec l'incendie de quelques trains à Castelar [banlieue de Buenos Aires], le metteur en scène Fernando *Pino Solanas*, a échnagé avec Lavaca sur la situation générée le jour de la première de son film « *La próxima estación* » (La prochaine gare), il dénonce le pillage étatique et privé sur le système ferroviaire, tout un symbole du modèle économique en vigueur.

« Pourquoi me montrent-ils du doigt ? Parce que le film leur fait beaucoup de mal, puisque ce n'est pas seulement une critique fondée selon mes opinions, mais dans les rapports de l'Auditeur Général de la Nation et du Défenseur du Peuple de la Nation. C'est pourquoi le gouvernement tire pour me salir et pour essayer de diminuer l'impact de cette dénonciation ». Solanas a vécu le crépuscule d'un jour agité après les incidents et l'incendie de 7 rames de trains sur la ligne Sarmiento dans la localité de Castelar, le jour même de la première de son film « *La próxima estación* » dans lequel il démasque justement le pillage étatique et privé d'un bien public, les chemins de fer, et la succession d'humiliations et de violences quotidiennes contre les millions de passagers qu'il serait injuste de qualifier comme du bétail. Le célèbre bétail argentin voyage mieux, les travailleurs qui prennent le train souffrent d'une violation quotidienne de leur droit élémentaire : de voyager pour travailler et pour survivre ».

Solanas a abordé ces questions, après la première du film qui dénonce comment depuis les temps d'Álvaro Alsogaray comme ministre pour passer l'hiver, en passant évidemment par la dictature, la gestion inoubliable de Carlos Menem, et pour arriver à l'actuel gouvernement, toutes les politiques se sont rejointes dans la destruction de ce patrimoine public, et les concessionnaires privés comme Cirigliano, Romero, Roggio, Urquía, Macri, Techint, Union Ferroviaire et les brésiliennes Camargo Correa et A.L.L, se maintiennent. Le film raconte que le gouvernement paie jusqu'au dernier salaire ferroviaire, et toutes les ruptures et remplacements de matériel. Pour le compte de l'État, les concessionnaires réparent des wagons, des locomotives et des gares, avec un extra créatif : ce qui vaut un peso est facturé quelque fois plus, pour augmenter la perception de subvention étatique.

Dans quoi voyagent les ministres ?

Face aux incidents de jeudi [4/09/08] à 7 heures du matin, quand un train qui allait vers Onze [Terminus à Buenos Aires] est resté à l'arrêt et ce qui a fini par rendre à furieux les passagers, le gouvernement a fait comme d'habitude : accuser la gauche, le Parti Ouvrier, Québracho et cette fois, soi-disant en passant, le cinéaste Fernando Solanas.

« Mais que je me demande alors où ils étaient toutes cette année durant le ministre de la Justice (Aníbal Fernández), le Procureur Général de La Nation (Esteban Righi) et tant d'autres qui auraient du enquêter sur les plaintes présentées par l'Auditeur Général de la Nation et le Défenseur du Peuple » dit Solanas ». « Ce qui se passe, c'est que ces fonctionnaires ne voyagent pas en train. Mais toutes les semaines, quelque chose de semblable se passe, les trains se réchauffent, il y a des début d'incendie, et les passagers ont à marcher sur les voies qui sont électrifiées. N'importe qui connaît toute cette sottise sauf ces fonctionnaires ».

La rébellion des écoeurés

Pour Solanas, le drame est double : « Le citoyen énervé, parce que personne ne s'occupe de lui, déverse sa rage contre le wagon du train comme si c'était lui l'ennemi, le concessionnaire, et il finit par le payer lui même parce que l'État est celui qui prend en charge ces dégradations ».

Tandis que ses avocats préparaient des arguments pour que le gouvernement ratifie ou non la plainte, Solanas,

dans le hall du cinéma où a débuté son film, raconte : « Le citoyen le plus modeste, le travailleur, perd le sens des réalités, il est hors de lui, mais vraiment hors de lui, humilié, maltraité. C'est un sujet qu'on se traîne. Ce que nous avons fait est de placer la loupe et de dire à tous ces sourds qu'ils ne fassent plus les idiots. Il y a des juges fédéraux, des législateurs qui sont payés par le peuple pour qu'ils défendent le travailleur et le citoyen qui veut être à l'heure et en sécurité ».

À quoi attribuez-vous la théorie du sabotage et du complot, lancée par le gouvernement ?

« Ils ont fait pareil quand a pris feu la rame d'Haedo [Banlieue de Buenos Aires]. Ils inventent, et ils sont soutenus par quelques médias, qui ne sont pas tous des ingénus, et parlent de 'hordes d'infiltrés'. Je ne peux pas vous reconstruire les faits de ce matin, mais c'est une histoire qui se répète ».

La sottise bête

Pendant ce temps, le gouvernement continue comme en extase à parler du TGV. Solanas : « Quand le TGV arrive en Europe, c'est après que fonctionnent comme une horloge les trains traditionnels qui vont à 130 kilomètres par heure. Mais c'est un train pour une élite, les billets vont coûter comme un billet d'avion, et vont générer un endettement externe pour 30 ans à un taux d'usure de 12%. Il n'a pas de transfert technologique : on reste attaché à une technologie française pour 30 ans. La vérité est que c'est une sottise monumentale : avec la moitié de cet investissement on reconstruit tous les trains inter-ruraux de la République et toutes les industries ferroviaires se mettent en ordre de fonctionnement avec milliers de postes de travail à pourvoir ».

Cela, on peut supposer, s'approcherait plus de l'idée d'une authentique redistribution de la richesse ?

« Bien sûr » répond-il Solanas, « le pire coup donné aux provinces a été de leur enlever le train, qui facilitait le commerce des petites charges entre des peuples voisins. Tout cela a fini avec la fermeture des rames, en plus de l'exode qu'il a provoqué et l'appauvrissement général. Il faut redessiner l'Argentine, penser en grand, penser avec l'avenir. Il faut reconstruire le système ferroviaire en reconsidérant l'intégration des régions avec un nouveau dessin. Pas celui des multinationales, mais celui du bien-être du pays ».

La noblesse entrepreneuriale

À ce moment Solanas signale : « Et remarquez-vous qu'avec tout ce qui est en jeu, nous n'avons pas eu un seul débat sur comment gérer les entreprises de services d'utilité publique. Des débats où il faut convoquer des universités, des organisations sociales, des techniciens, pour aller vers un modèle public où la société partage le contrôle et le maintien des biens publics ».

Croyez-vous qu'ils vous ont pris en grippe « parce que le film démasque la complicité des fonctionnaires, des juges, de l'association avec la bureaucratie syndicale ? Mais écoutez-moi, M. Cirigliano (l'un des concessionnaires du chemin de fer) est aux manettes depuis Menem jusqu'à aujourd'hui. Comment a-t-il fait ? »

Est-ce que ce serait une forme de noblesse indemne aux changements ?

« Non, ce qui se passe, c'est qu'au lieu de la distribution de la richesse que vous mentionniez, c'est la distribution du dessous de table. Les trains nous coûtent deux fois plus de ce qu'ils coûtaient avant, mais nous avons 20 % de ceux que nous avions quand ils étaient gérés par l'Etat. Où est le reste ? C'est le dessous de table, la caisse noire. Et que la société se rende compte, c'est ce qui fait le plus de mal aux entrepreneurs et aux fonctionnaires complices de tout

cela ».

Un train Cromañón [1]

Lavaca a reçu ce rapport de la journaliste et du reporter photographe Daniela Reynoso Sánchez, qui a été sur les lieux.

Un autre regard sur ce qu'est arrivé :

« Aujourd'hui sur la ligne de chemin de fer Sarmiento, à 7:30 heures du matin, aurait pu arriver une catastrophe. Après être monté dans un wagon dans des conditions inhumaines, la rame placée dans la zone de la localité de Merlo [Banlieue de Buenos Aires], il a connu un court-circuit et les wagons ont commencé à prendre feu. C'est l'une des plus nouvelles rames, où il n'y a pas d'extincteurs d'incendie et il est pratiquement impossible de casser les grandes vitres qui sont recouvertes avec des lames polarisées, les gens ont commencé à paniquer, on commençait à voir de la fumée qui envahissait les fourgons. Rapidement, puisque ces wagons ne disposent pas de matériel ignifugé, ils ont commencé à respirer tout ce nuage de fumée toxique. Finalement, ils ont réussi à ouvrir les portes et à se jeter sur les voies. Les fourgons se trouvaient surchargés de trois fois leur capacité, même chose qu'à Cromagnon. En aucune façon nous avons observé "des commandos d'inadaptés", comme le gouvernement national a laissé entrevoir dans l'après-midi d'aujourd'hui en faisant allusion à Québracho, au Pôle Ouvrier, ou Proyecto Sur, qu'il a accusé de mener une action préméditée. Ce simple journaliste a voyagé dans ce train, et ce qu'il a vu fut des gens du travail indignés ».

Traduction de l'espagnol de *El Correo* de : Estelle et Carlos Debiasi

Post-scriptum :

Notas :

[1] Incendie dans la boîte de nuit République de Cromagnon qui n'avait aucune élément de sécurité en état de marche et sa capacité largement dépasse de deux tiers. **Résultat :** 194 morts y 1524 blessés