

Willy Pelletier « La bataille du rail est cruciale, car le libéralisme n'a pas encore gagné la bataille idéologique »



Sociologue et coordinateur de la Fondation Copernic, le chercheur Willy Pelletier, coauteur de l'État démantelé (la Découverte, 2010), observe un modus operandi et des justifications similaires dans l'ensemble des processus de privatisation. Entretien.

Établissement public à caractère industriel et commercial (Epic), société anonyme (SA)... le statut d'une entreprise publique est-il un enjeu déterminant pour garantir le maintien d'un service public ? Ou, comme l'explique le gouvernement, cela n'aurait pas d'incidence tant que l'actionnariat reste public ?

Willy Pelletier Le service public ne peut pas être garanti par des entreprises privées. Celles-ci ont le court terme comme vision et sont fondées sur la nécessité du profit. Or, le service public ne doit pas être rentable. La question même de l'équilibre financier – cette vision comptable – est antithétique avec les missions de service public. Dans le cas de la SNCF, on voit que ces missions ont déjà été mises à mal, avec une pratique d'autoconcurrence entre l'entreprise et ses propres filiales comme Ouibus, Ouigo ou le tramway T11 en Île-de-France.

Les différents gouvernements ont-ils eu recours à des méthodes similaires pour privatiser les infrastructures de réseaux ?

Willy Pelletier La stratégie de dépouillement de la richesse nationale est homologuée dans presque toutes les privatisations. La première étape consiste à fractionner l'entreprise en plusieurs entités – comme cela a été le cas lorsque La Poste a été séparée de France Télécom, ou pour EDF et la SNCF. Cela permet de préparer une vente à la découpe. Puis, on maintient certains personnels sous statut en leur ajoutant des salariés de statut privé. Cette cohabitation entre travailleurs inégaux a pour effet de détruire les collectifs de travail. À La Poste, on a vu une multiplication des CDD de telle sorte que ces salariés ne peuvent plus se défendre. Le voisin devient un étranger, un rival, une menace. Cela crée une souffrance au travail inédite, avec des arrêts maladie, des burn-out ou des suicides. Chez Pôle emploi, lorsqu'on a regroupé les ex-conseillers ANPE et les agents des Assedic, on a mélangé des salariés formés différemment. Cela prépare le terrain à des dysfonctionnements internes. Ceux-ci sont ensuite exploités pour expliquer que, définitivement, l'entreprise ne marche pas et qu'il faut donc en changer le statut en la privatisant. Il s'agit de la seconde face de la mise en faillite des entreprises publiques, qui donne toute latitude pour légitimer leur démembrement.

Dans l'État démantelé, ouvrage que vous avez coordonné avec Laurent Bonelli en 2010, vous expliquez que ces privatisations « s'opèrent dans la dénégation, par étapes ou

***contournement* ». La privatisation reste-t-elle une politique difficile à assumer pour un gouvernement ?**

Willy Pelletier Les privatisations sont toujours déniées car elles sont fondamentalement indéfendables. Les Français voient bien l'effet des privatisations et du marché libéré sur leur vie : c'est le patron souverain, l'incertitude par rapport à l'avenir, les contrats de travail précarisés... L'efficacité promise n'est jamais au rendez-vous. Des bureaux de poste ferment et les tarifs de l'électricité augmentent. Quand on privatise les services publics, c'est une civilisation qu'on efface.

En quoi les services publics sont-ils un enjeu de civilisation ?

Willy Pelletier Le terme n'est pas trop fort. Il s'agit d'une notion sociologique et historique précise, définie par le sociologue Norbert Elias comme un processus lent de refoulement des intérêts privés pour que la violence baisse d'un ton. C'est aussi en ces termes que Pierre Bourdieu s'adressait aux cheminots lors des grèves de 1995, en estimant que l'enjeu était la destruction d'une civilisation. Si la SNCF est privatisée, la violence des intérêts privés va flamber comme le cours de l'action de ceux qui vont se partager le rail. L'une des missions de la SNCF est l'aménagement du territoire. Qui peut croire qu'en laissant le rail au cafouillage, au télescopage et aux heurts des intérêts privés, un peu de cohérence en sortira ? Il y a d'abord un enjeu écologique lorsqu'on sait que le transport contribue au tiers des émissions des gaz à effet de serre. Puis, les milieux populaires ressentiraient très fortement les effets sociaux d'une privatisation, car ce sont les petites lignes qui seraient fermées. Et la destruction de centaines de kilomètres de réseau ferré entraînerait la condamnation d'autres services publics, notamment dans les zones rurales pauvres. Les milieux populaires seraient enclavés, immobilisés. Cette réclusion – dans un univers où il n'y a plus de protection sociale – favorise le développement d'une concurrence du tous contre tous et alimente le vote vers la droite extrême de Marine Le Pen ou Laurent Wauquiez. Le libéralisme n'a pas encore gagné la bataille idéologique, mais le repli sur soi qui impose à chacun d'être un petit entrepreneur de soi-même – et qui nous fait revenir au XIXe siècle – est à l'œuvre. C'est pourquoi la bataille du rail est si cruciale, au sens propre du terme. Si elle est gagnée, nous pourrions continuer à nous battre. Si elle est perdue, toutes les conditions sont réunies pour que le repli identitaire augmente.

Entretien réalisé par Loan Nguyen pour L'Humanité du Mercredi, 2 Mai, 2018