

Colloque international et interdisciplinaire

Réseau de recherche « Ferinter – *International Railway Studies* »

## L'État et le rail

### Les transports ferroviaires au prisme de la puissance publique

Université libre de Bruxelles, 20-21 mai 2021<sup>1</sup>

#### 1. Argumentaire

L'intervention de la puissance publique dans les chemins de fer est aussi ancienne que les chemins de fer eux-mêmes. Tout au long du XIXe siècle, dans la plupart des pays du monde, la création des réseaux ferroviaires résulte d'initiatives privées (ingénieurs, industriels, banquiers...) et de constantes interventions de l'État, à différents niveaux : législatifs, réglementaires, administratifs, politiques. Elle a accompagné la création de réseaux en monopoles qui, parfois, existent encore aujourd'hui.

#### ***Logique de contrôle des chemins de fer par l'État***

L'étatisation (ou parfois la nationalisation) des chemins de fer constitue un pan important de l'histoire de nombreux pays. La prise de contrôle par l'État de chemins de fer – locaux, régionaux ou nationaux – s'opère selon des logiques capitalistiques et des temporalités variables d'un pays à l'autre.

Parfois, l'État se fait entrepreneur : c'est par exemple le cas en Belgique, lorsqu'il lance la première compagnie ferroviaire en 1835. Dans d'autres cas, l'intervention de la puissance publique est beaucoup plus progressive, mais néanmoins importante. Ainsi en France, il faut attendre 1878 pour que soit créée l'Administration des chemins de fer de l'État, puis 1938 pour que l'ensemble des grands réseaux publics et privés fusionnent dans le cadre de la création de la SNCF. Parfois, le rôle de l'État restera longtemps limité. C'est ainsi que l'Argentine est historiquement marquée par la prédominance de compagnies ferroviaires

---

<sup>1</sup> Pour des raisons logistiques (relatives à la gestion des salles de l'ULB), le colloque pourrait être décalé aux 27 et 28 mai 2021. La date de l'événement sera fermement fixée avant le 31 janvier 2021.

privées étrangères françaises et britanniques. Ce n'est qu'en 1948 que les chemins de fer y furent finalement nationalisés, ce qui en fait un cas parmi les plus tardifs de nationalisation. *Qu'en est-il des autres pays éventuellement sur les autres continents)? Comment interpréter la pluralité des formes de contrôle des chemins de fer par l'État et la pluralité des dynamiques historiques des différents réseaux nationaux ?*

Si l'État-nation fut longtemps l'espace pertinent pour saisir les dynamiques de contrôle et de régulation des réseaux, la fin du XXe siècle est marquée par une redéfinition du périmètre des politiques ferroviaires. Cela est particulièrement vrai des pays membres de l'Union européenne dont les politiques ferroviaires sont, depuis au moins les années 1990, de plus en plus dépendantes des décisions prises dans des instances supranationales. Impulsés par la Commission européenne, les différents « paquets ferroviaires » constituent ainsi un nouveau cadre normatif pour les États européens, contraints de se soumettre aux objectifs fixés par l'Union européenne. *Comment se posent la question d'une extension des aires d'intervention des chemins de fer dans d'autres parties du monde (Amérique latine, Asie, Afrique) et l'articulation entre politiques nationales et internationales ?*

### ***Les chemins de fer, l'État et la concurrence***

L'histoire des chemins de fer, on l'a dit, est souvent une histoire de monopole des réseaux. Cependant, dans de nombreux pays, l'opérateur historique n'a pas absorbé l'ensemble des compagnies ou lignes privées mais seulement les plus importantes. En d'autres termes, le monopole national absolu n'a pas été une règle universelle. Ainsi, en France, la SNCF n'a jamais géré que le réseau ferré national, les voies ferrées d'intérêt local demeurant hors de son giron. De même à Taïwan cohabitent l'entreprise publique Taiwan Railways, implantée par les Japonais à la fin du XIXe siècle, et la Taiwan High Speed Rail Corporation, société privée qui bénéficie de fonds de l'État. Un peu partout, en outre, avec la déréglementation du rail, il n'est pas rare que les compagnies nationales créent des filiales de droit privé pour concurrencer des lignes publiques sur leur propre territoire ou au-delà de leurs propres frontières (cas de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Italie et de la France, notamment). *Quels sont les arguments des puissances publiques au principe d'une gestion différenciée des différents réseaux de chemins de fer ?*

Partout, l'État règle les conditions de la concurrence intermodale, étant entendu que la place des chemins de fer ne peut s'analyser en tant que réalité autonome : c'est-à-dire que, pour la comprendre, il convient de la mettre en relation avec les autres modes de transport : la route, l'air, les voies navigables, etc. Ainsi, favoriser les chemins de fer, c'était au XIXe siècle porter atteinte à l'équilibre économique des voies navigables. Depuis l'entre-deux-guerres, favoriser la circulation aérienne ou routière dans les transports de marchandises et de voyageurs (circulation individuelle ou collective), c'est affaiblir les équilibres économiques et sociaux des chemins de fer. Un tel constat invite à considérer la question de la concurrence à la fois sous l'angle intramodal (entre les différentes compagnies ferroviaires) et intermodal (entre les différents modes de transport). *Quelles sont les doctrines au principe de la régulation de la concurrence ? Qui sont les acteurs de l'État et quelles sont les institutions qui fixent les règles du jeu concurrentiel ? Comment analyser les processus par lesquels la mise en concurrence devient le maître mot, concurrence qui rencontre des résistances plus ou moins fortes, héritées des anciennes cultures de service public ou de courants politiques et syndicaux porteurs d'autres conceptions du devenir des transports ferroviaires ?*

## ***Les chemins de fer, une activité stratégique pour les États***

Si pour ainsi dire nulle part et à aucun moment les États n'ont ignoré la « question ferroviaire », c'est que les enjeux sont multiples. Sur le plan économique, ils sont historiquement des instruments d'accroissement de la productivité et d'unification des marchés. Sur le plan militaire, les réseaux ferroviaires permettaient de déplacer rapidement les troupes et leurs équipements lourds. Sur le plan politique, non seulement les chemins de fer facilitent le contrôle du territoire par le pouvoir central, mais ils participent également au rayonnement international de certains pays, comme l'illustrent les cas japonais, français, espagnol et chinois avec leurs réseaux de lignes à grande vitesse. Leur dimension socio-économique n'est évidemment pas à oublier : de longue date, le rail joue un rôle central dans les politiques d'aménagement du territoire et de désenclavement des zones reculées.

Ainsi, encore aujourd'hui, le transport ferroviaire est un instrument de puissance stratégique, nationale, internationale et économique. Les nouvelles « routes de la soie » et la ligne ferroviaire Qinghai-Tibet mises en œuvre par la Chine en sont une bonne illustration. Plus récemment, un nouvel élément pousse les États à ne pas relâcher leur intérêt pour les chemins de fer : la volonté d'accélérer les échanges à bas coûts (on pense aux convois entre la Chine et l'Europe, désormais courants) et les dérèglements climatiques.

Ils remettent au moins potentiellement la question du ferroviaire à l'agenda des politiques publiques de nombreux pays (cas de la Chine, de l'Espagne, de l'Allemagne), car il apparaît comme un moyen de transport dont l'émission de gaz à effet de serre est moins élevée.

Enfin, de longue date, l'État ne s'intéresse pas seulement au contrôle du capital (les infrastructures et les matériels roulants) et à la technologie, mais aussi à la régulation du travail et de l'emploi dans les compagnies de chemin de fer, ce qui n'est pas non plus sans incidence sur l'économie en général. On le voit bien en Belgique et en France depuis de nombreuses années. Cela est vrai aussi lorsque l'État a renoncé à gérer directement les compagnies. En toute hypothèse, l'État continue à réglementer ces questions, à arbitrer les différends entre les acteurs impliqués ou à délivrer son consentement aux règles négociées dans le cadre de cycles de conflits ou de négociations collectives. L'État est aussi fortement impliqué en encadrant les entreprises de construction de matériels ferroviaires (cas de l'Allemagne, de la France, de la Chine) et les choix technologiques. Il arrive aussi que l'administration centrale contrôle tout à fait directement le ou les constructeurs ferroviaires comme au Pakistan, pays dans lequel l'entreprise qui les fabrique constitue une branche de la compagnie monopolistique nationale.

Pour l'ensemble de ces raisons, il est impensable de considérer les chemins de fer sans s'intéresser dans le même temps au rôle de l'État, tant pour ce qui s'agit de la circulation des trains que, plus en amont, la définition de la politique ferroviaire dans tous ses aspects. *Qu'est-ce qui pousse de nos jours les États à investir ou à contrôler les chemins de fer ? Dans quelle mesure, les chemins de fer sont-ils encore aujourd'hui un instrument de politique militaire ? Dans quelle mesure, au-delà des stratégies de communication en direction de l'opinion, les politiques étatiques en matière de transports ferroviaires prennent-elles en compte la nécessaire réponse aux dérèglements climatiques ?*

## ***Morphologie de l'État et acteurs des politiques ferroviaires***

Il s'agit aussi de se pencher sur la morphologie de l'État afin de mettre en lumière ses composantes et ses moyens d'intervention. Quels sont les intérêts de différentes natures qu'il sert, subjectivement et objectivement ? Ne pas réifier le rôle de l'État, ne pas le considérer comme un organisme homogène, cohérent et stable suppose de décortiquer ce qu'il semble être : un espace social peuplé de hauts-fonctionnaires et d'administrateurs d'entreprises publiques ou semi-publiques, mais aussi de parlementaires (rôle législatif et contrôle des politiques publiques), d'élus nationaux et locaux qui exercent leurs prérogatives ou participent à des opérations de lobbying. L'administration centrale est donc loin d'être la seule actrice impliquée dans la prise de décision et la gestion des politiques ferroviaires et, dans le cas de la France, elle doit partager son pouvoir avec les régions (autorités organisatrices des transports), les métropoles, les agences et les institutions particulières (Autorité de régulation des transports, Cour des comptes, Agence des participations de l'État), les établissements financiers (Caisse des dépôts et consignations...) et les instances européennes. Des contradictions peuvent exister entre ces différents niveaux d'intervention et entre les types d'acteurs en fonction de considérations stratégiques, financières, politiques ou électorales. Il importe de décrypter les jeux de ces instances et de ces acteurs pour saisir la politique ferroviaire et ses évolutions. Références idéologiques ou pratiques, intérêts matériels, bref, les décisions sont orientées. Entre la figure de l'ingénieur polytechnicien (Louis Armand ou Claude Martinand, par exemple, dans le cas français) et celle des énarques gestionnaires d'actifs (Guillaume Pepy ou David Azéma), il existe certaines différences dont on peut se demander s'il ne faut pas aussi leur donner leur importance pour saisir la trajectoire de la SNCF. *Mais qu'en est-il dans les pays voisins ? Que nous révèlent les pratiques de construction et de management de leurs politiques ferroviaires respectives ?*

## ***Agir au nom de l'État : politiques ferroviaires et intérêt général***

Il est avéré que dans le transport ferroviaire, l'État n'a pas eu depuis la création des chemins de fer de philosophie – et de politique – linéaire. Dans le cas de la France, on peut successivement repérer l'État façon Louis-Philippe (1830-1848) sous l'influence directe des banquiers et des épargnants, l'État républicain et aménageur (modèle fin XIXe -début XXe siècle), l'État social et planiste (Front Populaire et après-guerre), l'État entrepreneur et régulateur (celui du pompidolisme des années 1960-1970), enfin l'État actionnaire, depuis le début 2000, marqué notamment par la création de l'Agence des participations de l'État, dans le contexte d'un capitalisme de plus en plus résolument financier. *Quelles sont les attendus politico-économiques des nouvelles orientations ferroviaires dans les différents États-nations, en Europe et dans le reste du monde ? Dans quelle mesure les logiques financières ont-elles pris le dessus sur d'autres considérations ? Qu'en est-il de la résilience d'autres logiques, comme celle du service public tel que chaque nation l'a construit au fil de son histoire propre ?*

En somme, il convient de s'intéresser à ce qui est fait au nom de l'État et aux instruments et dispositifs que ses représentants mettent en œuvre pour agir. Il vaut par exemple la peine de s'intéresser aux manières dont les acteurs étatiques et financiers jouent avec l'endettement de l'État et avec l'endettement des entreprises publiques de transport ferroviaire. *Pourquoi les déficits et les dettes qui étaient la « norme » dans de nombreuses entreprises publiques de chemins de fer en sont venues à être présentées comme*

*inacceptables par certains gouvernements qui les considèrent désormais contraires à l'intérêt général ?*

Ces logiques complexes peuvent aussi être différenciées dans le rapport de la puissance publique aux entreprises ferroviaires selon qu'elles sont à capitaux publics ou privés, puisque désormais, au moins dans l'Union européenne, des compagnies privées rivalisent avec les opérateurs publics historiques.

### ***Pas de chemin de fer sans intervention étatique ?***

Les chemins de fer sont considérés comme une activité économique ne pouvant exister sans l'intervention de l'État. Il intervient d'une part, lors de la construction du réseau en subventionnant les travaux et en expropriant les terrains nécessaires. Il organise aussi les transports, il fixe des objectifs, contrôle la sécurité et accorde des moyens.

L'État (et plus largement la sphère publique), contribue financièrement à l'exploitation qui ne pourraient fonctionner sans ces subventions. Dans aucun pays du monde à notre connaissance, les chemins de fer s'autofinancent. À divers degrés, ils sont toujours dépendants de subsides publics souvent importants. Ils les complètent grâce à leurs ressources propres. Ainsi au Japon, ce qu'il reste du monopole historique assure un service ferroviaire de qualité en exploitant le potentiel économique des terrains présents à proximité des gares en y développant des logements, commerces, bureaux. À Hong-Kong, le réseau de métro se finance de cette manière et il n'a échappé à personne que les grandes gares françaises sont devenues des galeries commerciales au risque de se détourner de leur fonction principale (cas de la gare du Nord à Paris).

Il vaut aussi la peine de s'intéresser aux associations locales qui en marge de la compagnie historique et des compagnies privées à but lucratif, cherchent à relancer sous des formes coopératives des lignes abandonnées par la SNCF (projet de réouverture de la ligne Bordeaux-Lyon). Se pencher sur la dynamique de ces démarches, sur les difficultés qu'elles rencontrent éventuellement dans leurs relations avec l'État central et les collectivités territoriales, sur les succès qu'elles remportent éventuellement serait de grand intérêt.

## **2. Axes de l'appel à communications**

Les communications pourront porter aussi bien sur le transport de voyageurs que sur celui de marchandises. Outre les questions et les axes développés dans l'argumentaire, les propositions pourront porter sur les thématiques suivantes :

- La dynamique des conceptions des *services publics* d'une époque à l'autre et d'un territoire à l'autre ;
- L'articulation entre *monopole* étatique et *concurrence* organisée par l'État ;
- *L'internationalisation* des chemins de fer et le rôle des États ;
- La dynamique du ferroviaire dans la prise en compte par les États de *l'urgence environnementale* ;
- La *morphologie* composite de l'État ferroviaire ;
- L'intervention directe ou indirecte de l'État dans les *relations professionnelles* propres au chemin de fer (production des conditions d'emploi et de travail des différentes catégories de personnels, animation et gestion des conflits) ;

- Les initiatives de *coopératives* entendant se substituer à l'État et aux collectivités territoriales dans la relance de certaines lignes.

### 3. Public visé

Le colloque s'adresse principalement aux chercheurs en sciences sociales et aux acteurs directs de la réalité ferroviaire dans les différents pays ou dans les instances supranationales (gestionnaires, managers, consultants, représentants des usagers et des clients, élus politiques, représentants d'organisations syndicales, etc.).

### 4. Modalités de soumission

Les intentions de communication, en langues française ou anglaise, seront impérativement envoyées aux trois adresses emails suivantes:

[ferinterfrance@gmail.com](mailto:ferinterfrance@gmail.com) ; [corinne.gobin@ulb.be](mailto:corinne.gobin@ulb.be) ; [marie-line.furst@ulb.ac.be](mailto:marie-line.furst@ulb.ac.be)

Les propositions comporteront les noms et prénoms de l'auteur-e, son rattachement institutionnel, son adresse électronique, cinq à six mots clés, un résumé de 5000 à 7500 caractères qui indiquera la problématique qui sera développée, ainsi qu'une bibliographie de 10 références maximum. Une indication des différentes sources mobilisées, ainsi que la méthodologie utilisée seront également la bienvenue.

### 5. Calendrier

- 30 novembre 2020 : date limite d'envoi des propositions de communication
- 10 janvier 2021 : réponses aux auteurs
- 31 janvier 2021 : fixation définitive de la date du colloque (20-21 mai, ou 27-28 mai 2021).
- 15 avril 2021 : date butoir d'envoi des communications rédigées (ou des diaporamas)
- 20-21 mai 2021 (ou 27-28 mai) : colloque ULB

### 6. Comité d'organisation

Marnix DRESSEN-VAGNE

Jean FINEZ

Marie-Line FURST

Francis GENON

Corinne GOBIN

Jean VANDEWATTYNE

### 7. Comité scientifique

**Dominique ANDOLFATTO**, professeur de science politique, Université de Bourgogne

**Hervé CHAMPIN**, maître de conférences en sociologie, Université polytechnique Hauts-de-France

**Jean-Michel DECROLY**, professeur de géographie, Université Libre de Bruxelles

**Stéphane DE LAROSA**, professeur de droit, Université Paris-Est Créteil

**Christian DESMARIS**, maître de conférences en économie, IEP de Lyon

**Marnix DRESSEN-VAGNE**, professeur émérite en sociologie, UVSQ-Paris-Saclay

**Jean FINEZ**, président de Ferinter, maître de conférences en sociologie, Université Grenoble Alpes

**Corinne GOBIN**, maître de recherches FNRS – Université libre de Bruxelles en science politique

**Pierre LANNOY**, chargé de cours, Centre de recherche METICES – Institut de Sociologie, Université libre de Bruxelles

**Olivier MALAY**, chercheur en sciences économiques, Université catholique de Louvain

**Georges RIBEILL**, directeur de recherches honoraire, École nationale des ponts et chaussées

**Didier VAN DE VELDE**, chercheur à l'Université de technologie de Delft.

**Jean VANDEWATTYNE**, chargé de cours en sociologie, Université libre de Bruxelles et Université de Mons.

### **À propos de Ferinter**

Le réseau Ferinter – *International Railway Studies* est né en 2013, à l'initiative de quelques chercheurs en sciences sociales désireux de constituer un espace d'échanges sur les chemins de fer en France et à l'étranger. L'association regroupe aujourd'hui 45 adhérents de France et de l'étranger. Les membres de Ferinter sont à la fois des universitaires de différentes disciplines (sociologie, économie, science politique, droit, histoire, géographie...), ainsi que des syndicalistes, des consultants, des salariés du secteur et des usagers du train. Depuis sa création, Ferinter a organisé trois colloques internationaux et une journée d'études. Contact : [ferinterfrance@gmail.com](mailto:ferinterfrance@gmail.com)