

Appel à communications

Nouvelles dates-New calendar

Call for papers (the English version follows below)

Colloque international et interdisciplinaire

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.

---

<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.

## **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 capitalistes 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 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.).

Le colloque adopte le français et l'anglais comme langues de travail et de communication.

### 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

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

### 5. Comité d'organisation

Marnix DRESSEN-VAGNE

Jean FINEZ

Marie-Line FURST

Francis GENON

Corinne GOBIN

Jean VANDEWATTYNE

## 6. Comité scientifique

Dominique ANDOLFATTO, professeur de science politique, Université de Bourgogne

Florent CASTAGNINO, Maître-assistant en sociologie (Institut Mines-Télécom Atlantique)

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

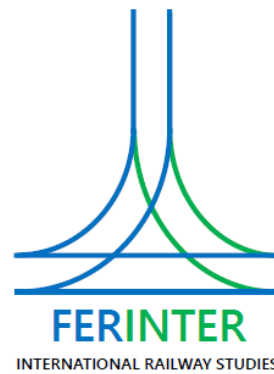
Georges RIBEILL, directeur de recherches honoraire, École nationale des ponts et chaussées

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

Jean VANDEWATTYNE, chargé de cours en sociologie, Université de Mons.

## 7. 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)



## CALL FOR PAPERS

International and Interdisciplinary meeting

Research network "Ferinter - International Railway Studies" and the Faculty Philosophy and Social Sciences (Université libre de Bruxelles)

### **The State and the railways: Rail transport through the prism of the public authorities**

20-21 May 2021, Brussel

#### **1. The topic**

Public intervention in the railways is as old as the railways themselves. Throughout the 19th century, in most countries of the world, the creation of railway networks was the result of private initiatives (engineers, industrialists, bankers, etc.) and constant state intervention at various levels: legislative, regulatory, administrative and political. The State has accompanied the creation of monopoly networks which, in some cases, still exist today.

#### ***Logic of State control of the railways***

The nationalisation of the railways is an important part of the history of many countries. State takeover of railways - whether local, regional or national - is carried out according to political considerations and time frames that vary from one country to another.

Sometimes, the State becomes an entrepreneur: this is the case in Belgium, for example, when it launched the first railway company in 1835. In other cases, the intervention of the public authorities is much more progressive, but nevertheless important. In France, for example, it was not until 1878 that the State Railways Administration was created, and then 1938 that all the major public and private networks merged as part of the creation of the



SNCF. Sometimes, the role of the State remained limited for a long time. For example, Argentina has historically been marked by the predominance of French and British foreign private railway companies. It was not until 1948 that the railways were finally nationalised there, making it one of the latest cases of nationalisation. What about other countries (possibly on other continents)? How should the plurality of forms of state control of the railways and the plurality of historical dynamics of the different national networks be interpreted?

If the nation-state was for a long time the relevant space for grasping the dynamics of network control and regulation, the end of the 20th century was marked by a redefinition of the scope of railway policies. This is particularly true of the member countries of the European Union whose railway policies have, since at least the 1990s, been increasingly dependent on decisions taken in supranational bodies. At the instigation of the European Commission, the various 'railway packages' thus constitute a new regulatory framework for the European States, which are obliged to comply with the objectives set by the European Union. How should we treat the question of the extension of the areas of intervention of railway companies to other parts of the world (Latin America, Asia, Africa) and the articulation between national and international policies?

### ***Railways, the State and competition***

The history of the railways, as has been said, is often a history of network monopoly. However, in many countries, the incumbent operator has not absorbed all the private companies or lines but only the most important ones. In other words, absolute national monopoly has not been a universal rule. In France, for example, the SNCF has only ever managed the national railway network, with local interest railways remaining outside its bosom. Similarly in Taiwan, the public company Taiwan Railways, set up by the Japanese at the end of the 19th century, and the Taiwan High Speed Rail Corporation, a private company that receives state funding, coexist. Moreover, with the deregulation of the railways almost everywhere, it is not uncommon for national companies to set up subsidiaries under private law to compete with public lines on their own territory or beyond their own borders (the case of Germany, Belgium, Italy and France, in particular). What are the public authorities' arguments in favour of the principle of differentiated management of the various railway networks?

Everywhere, the State regulates the conditions of intermodal competition, it being understood that the place of the railways cannot be analysed as an autonomous reality: in other words, to understand it, it is necessary to relate it to the other modes of transport: road, air, inland waterways, etc. Thus, favouring the railways in the 19th century was to undermine the economic equilibrium of the waterways. Since the inter-war period, favouring air or road traffic in the transport of goods and passengers (individual or collective traffic) has weakened the economic and social balance of the railways. Such an observation invites us to consider the issue of competition both from an intramodal (between different railway companies) and intermodal (between different modes of transport) perspective. What are the doctrines behind the principle of regulating competition? Who are the actors of the State and what are the institutions that set the rules of the competitive game? How can we analyse the processes by which competition becomes the watchword, a competition that meets with more or less strong resistance, inherited from the old cultures of public service or from political and trade union currents that carry other conceptions of the future of rail transport?

### ***The railways, a strategic activity for the Member States***

If nowhere and at no time have States ignored the "rail question", it is because there are many issues at stake. In economic terms, they have historically been instruments for increasing productivity and unifying markets. On the military level, rail networks made it possible to move troops and their heavy equipment quickly. On the political level, not only do railways facilitate the control of the territory by the central power, but they also participate in the international influence of certain countries, as illustrated by the Japanese, French, Spanish and Chinese high-speed line networks. Their socio-economic dimension is obviously not to be forgotten: for a long time, railways have played a central role in regional planning policies and in opening up remote areas.

Thus, even today, rail transport is an instrument of strategic, national, international and economic power. The new "Silk Roads" and the Qinghai-Tibet railway line implemented by China are a good illustration of this. More recently, a new element has been pushing States to maintain their interest in railways: the desire to speed up low-cost trade (we are thinking of the now common practice of convoys between China and Europe) and climate change.

They are at least potentially putting the railways back on the public policy agenda in many countries (the case of China, Spain and Germany), because they are seen as a means of transport with lower greenhouse gas emissions.

Finally, the State has long been interested not only in the control of capital (infrastructure and rolling stock) and technology, but also in the regulation of labour and employment in railway companies, which also has an impact on the economy in general. This has been evident in Belgium and France for many years. This is also true when the state has given up direct management of the companies. In any case, the state continues to regulate these matters, to arbitrate disputes between the actors involved or to give its consent to rules negotiated in rounds of disputes or collective bargaining. The State is also heavily involved in supervising railway equipment construction companies (the case of Germany, France and China) and technological choices. It also happens that the central administration controls the railway constructor(s) quite directly, as in Pakistan, where the company that manufactures them is a branch of the national monopoly company.

For all these reasons, it is unthinkable to consider the railways without at the same time taking an interest in the role of the State, both in terms of the circulation of trains and, further upstream, the definition of railway policy in all its aspects. What is it that nowadays pushes States to invest in or control the railways? To what extent are the railways still an instrument of military policy today? To what extent do state policies on rail transport go beyond transportation strategies aimed at the general public and take into account the need to respond to climate change?

### ***Morphology of the State and actors in railway policies***

It is also a question of looking at the morphology of the State in order to highlight its components and its means of intervention. What are the different interests it serves, subjectively and objectively? Not to reify the role of the state, not to consider it as a homogeneous, coherent and stable body, means dissecting what it appears to be: a social space populated by senior civil servants and directors of public or semi-public companies, but also by parliamentarians (legislative role and control of public policies), national and local elected officials who exercise their prerogatives or participate in lobbying operations. The central administration is therefore far from being the only player involved in decision-making and the management of railway policies and, in the case of France, it must share its power with the regions (transport organising authorities), metropolises, agencies and special

institutions (Transport Regulatory Authority, Court of Auditors, State Shareholding Agency), financial institutions (Caisse des dépôts et consignations, etc.) and European bodies. Contradictions may exist between these different levels of intervention and between the types of actors depending on strategic, financial, political or electoral considerations. It is important to decipher the interplay of these bodies and actors in order to understand railway policy and its evolution. Ideological or practical references, material interests, in short, decisions are oriented. Between the figure of the polytechnic engineer (Louis Armand or Claude Martinand, for example, in the French case) and that of the enarchic asset managers (Guillaume Pepy or David Azéma), there are certain differences, and one wonders whether they should not also be given their importance in order to grasp the SNCF's trajectory. But what is the situation in neighbouring countries? What do the construction and management practices of their respective railway policies reveal to us?

### ***Acting on behalf of the State: railway policies and general interest***

It is a fact that in rail transport, the State has not had neither a linear philosophy nor policy since the creation of the railways. In the case of France, we can successively identify the Louis-Philippe-style state (1830-1848) under the direct influence of bankers and investors, the republican and planning state (model late 19th-early 20th century), the social and planning state (Popular Front and post-war), the entrepreneurial and regulatory State (that of pompidolism in the 1960s-1970s), and finally the State as shareholder, since the beginning of 2000, marked in particular by the creation of the State Shareholding Agency, in the context of an increasingly resolutely financial capitalism. What are the politico-economic expectations of the new railway orientations in the different nation-states, in Europe and in the rest of the world? To what extent have financial considerations taken precedence over other considerations? What about the resilience of other considerations, such as public service, as built in each nation over the course of its history?

In short, we need to look at what is done in the name of the State and the instruments and mechanisms that its representatives use to act. For example, it is worth looking at the ways in which state and financial actors play with the state's debt and with the debt of public rail transport companies. Why have the deficits and debts that used to be the "norm" in many public railway companies come to be presented as unacceptable by some governments that now consider them contrary to the general interest?

These complex considerations can be differentiated in the relationship between public authorities and railway companies according to whether they are publicly or privately owned, since now, at least in the European Union, private companies are competing with the incumbent public operators.

### ***No railway without state intervention?***

Railways are considered as an economic activity that cannot exist without state intervention. On the one hand, it intervenes in the construction of the network by subsidising the work and expropriating the necessary land. It also organises transport, sets objectives, monitors safety and provides resources.

The State (and more broadly the public sphere), contributes financially to the operation which could not function without these subsidies. In no country in the world to our knowledge are railways self-financing. To varying degrees, they are still dependent on often substantial public subsidies. They supplement them with their own resources. In Japan, for example, what remains of the historical monopoly ensures quality rail service by exploiting the economic potential of the land near the stations, developing housing, shops and offices.

In Hong Kong, the metro network is financed in this way and it has not escaped anyone's notice that the major French stations have become shopping malls at the risk of being diverted from their main function (the case of the Gare du Nord in Paris).

It is also worth looking at the local associations which, on the fringes of the historic company and private for-profit companies, are seeking to relaunch in cooperative forms lines abandoned by the SNCF (project to reopen the Bordeaux-Lyon line). It would be of great interest to examine the dynamics of these initiatives, the difficulties they may encounter in their relations with the central State and local authorities, and the successes they may achieve.

## **2. Axes of the call for papers**

The communications may cover both passenger and freight transport. In addition to the issues and lines of argument developed in the argumentation, proposals may deal with the following themes:

- The dynamics of the concepts of public services from one era to another and from one territory to another;
- The relationship between state monopoly and competition organised by the state;
- The internationalisation of railways and the role of the State;
- The dynamics of railways in States' consideration of environmental priorities;
- The composite morphology of the railway State (in particular the multiplicity of different actors involved in rail management);
- The direct or indirect intervention of the State in the railway's own labour relations (fixing of wages and working conditions for different categories of personnel, management and conflict management);
- The initiatives of cooperatives that intend to replace the State and local authorities in the relaunch of certain lines.

## **3. Target public**

The conference is mainly aimed at social science researchers and direct players in the railway sector in the various countries or in supranational bodies (managers, managers, consultants, user and customer representatives, elected politicians, trade union representatives, etc.).

This Congress adopts French and English as working and communication languages.

## **4. Submission procedures**

Communication intentions, in French or English, must be sent to the following three email addresses:

ferinterfrance@gmail.com ; corinne.gobin@ulb.be ; marie-line.furst@ulb.ac.be

Proposals should include the first and last names of the author, his/her institutional affiliation, his/her e-mail address, five to six key words, a 5000 to 7500 character abstract indicating the issue to be developed, and a bibliography of a maximum of 10 references. An indication of the different sources used and the methodology used will also be welcome.

## **5. Calendar**

- 20 December 2020: Deadline for sending proposals for communications
- 15 January 2021: papers selection date
- 31 January 2021: final fixing of the date of the colloquium (20-21 May, or 27-28 May 2021).
- 30 April 2021: deadline for submission of written papers (or slideshows)

- 20-21 May 2021 (or 27-28 May): ULB Congress

## **5. The Organizational Committee**

Marnix DRESSEN-VAGNE

Jean FINEZ

Marie-Line FURST

Francis GENON

Corinne GOBIN

Jean VANDEWATTYNE

## **6. The Scientific Committee**

Dominique ANDOLFATTO, Political Science, Université de Bourgogne

Florent CASTAGNINO, Maître-assistant en sociologie (Institut Mines-Télécom Atlantique)

Hervé CHAMPIN, Sociology, Université polytechnique Hauts-de-France

Jean-Michel DECROLY, Geography, Université Libre de Bruxelles

Stéphane DE LAROSA, Law, Université Paris-Est Créteil

Christian DESMARIS, Economics, IEP de Lyon

Marnix DRESSEN-VAGNE, Sociology, UVSQ-Paris-Saclay

Jean FINEZ, President of Ferinter, Sociology, Université Grenoble Alpes

Corinne GOBIN, Political Science, Université libre de Bruxelles

Pierre LANNOY, Sociology, Université libre de Bruxelles

Olivier MALAY, Economics, Université catholique de Louvain

Georges RIBEILL, Engineering, École nationale des ponts et chaussées

Didier VAN DE VELDE, Philosophy, Delft University of Technology

Jean VANDEWATTYNE, Sociology, Université de Mons.

## **7. About Ferinter**

The Ferinter - International Railway Studies network was born in 2013, at the initiative of a few social science researchers who wanted to create a space for exchanges on railways in France and abroad. The association now has 45 members from France and abroad. The members of Ferinter are academics from various disciplines (sociology, economics, political science, law, history, geography...), as well as trade unionists, consultants, employees in the sector and train users. Since its creation, Ferinter has organised three international symposia and a study day.

Contact: [ferinterfrance@gmail.com](mailto:ferinterfrance@gmail.com)