PRINT

Professions, institu

APPEL À COMMUNICATIONS : COLLOQUE FERINTER 'COMPÉTITIVITÉ DES CHEMINS DE FER ET DES CHEMINOTS'

Ferinter et trois laboratoires de l'Université de Bourgogne-Franche-Comté (CREDESPO, CREGO et ThéMA) organisent les 6 et 7 octobre 2016, avec le soutien du laboratoire Printemps, un colloque sur la question de la compétitivité des chemins de fer et des cheminots.

[style1;Appel à communications]

Ce colloque a vocation à encourager les échanges et le dialogue entre sociologues, politistes, historiens, économistes, juristes, géographes, chercheurs issus de disciplines connexes, et acteurs du monde ferroviaire, cheminots de toutes catégories, du secteur public et privé, managers et représentants syndicaux, usagers du rail… pour porter un regard renouvelé sur la définition et la mesure de la « compétitivité » des chemins de fer.

[style2;Eléments de contexte]

Le constat d'un déclin

En dehors du transport de voyageurs à très grande vitesse, le ferroviaire connait depuis plusieurs décennies un déclin de ses trafics en France et en Europe. Alors que l'on a reconnu de longue date aux chemins de fer des atouts structurels pour le transport terrestre à l'échelle du continent européen, les visions prospectives dans ce domaine peinent aujourd'hui encore à se concrétiser. Même pour la grande vitesse, les ambitions ont été revues à la baisse : les projets d'un réseau européen coordonné de lignes à grande vitesse n'ont à ce jour pas abouti.

Les difficultés du ferroviaire à se développer et même à résister à son déclin sont souvent expliquées par un « déficit de compétitivité » du mode ferroviaire. Ce n'était pas le cas jusqu'aux années 1980. En effet, jusqu'à cette décennie, le niveau réel de performance et de résultat du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport n'était pas facile à évaluer du fait de la politique de « coordination des transports » qui prévalait alors.

Comment retrouver plus de compétitivité ?

Pour lutter contre ce déclin du ferroviaire, la Commission européenne affiche l'objectif, depuis le début des années 1990, d'une « revitalis[ation] des chemins de fer ». Dans son « livre blanc » de 1996, elle explique le déclin du rail par le « mécontentement du public vis-à-vis des tarifs pratiqués et de la qualité des transports ferroviaire » qui seraient le signe d'une incapacité du transport ferroviaire à s'adapter « à l'évolution du marché et aux besoins des usagers ». Selon la Commission européenne, l'amélioration de la compétitivité du mode ferroviaire passe par une « introduction des forces du marché » dans ce secteur, autrement dit par une ouverture à la concurrence des transports de

marchandises et de voyageurs.
A ses yeux, l'introduction de la concurrence est en outre un outil de lutte contre la persistance des « nationalismes ferroviaires », plus marquée dans ce secteur que dans le transport routier ou aérien. La politique ferroviaire initiée avec la directive 91/440 « relative au développement de chemins de fer communautaires » s'accompagnera enfin à partir du milieu des années 1990 de la mise en place d'une politique de développement de l'interopérabilité des chemins de fer européen, qui constitue l'une des clefs de voute de la construction d'un marché unique des services et du matériel ferroviaire.
Lorsqu'on parle de la non compétitivité du secteur, deux autres arguments sont généralement avancés : a) le retard d'investissements majeurs dans le réseau, si on le compare avec ce qui a existé pour le réseau routier et b) la dette historique du secteur.
Concernant les effets de la politique européenne, il existe un débat - en particulier en France - sur l'effet de la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises, première activité ayant été ouverte à la concurrence. Selon les uns, cette libéralisation a permis d'enrayer l'effondrement de cette activité, même si le dynamisme des concurrents de fret SNCF ne permet néanmoins pas d'enrayer la réduction des volumes totaux. Pour d'autres, la libéralisation expliquerait la baisse constatée des volumes.

Quel statut social pour les cheminots ?
Les particularités de l'exploitation du système ferroviaire ont longtemps expliqué l'application aux cheminots de règles sociales particulières. Les acteurs du système ferroviaire en particulier syndicaux expliquent en général que les avantages sociaux relatifs dont ils bénéficient sont la contrepartie a) des contraintes qu'impose le système opérationnel, nuit et jour, tous les jours de l'année et b) par la nécessité de garantir le meilleur niveau de sécurité des circulations.
Avec une vigueur renouvelée à partir des années 1980, la nécessité d'améliorer la compétitivité du mode ferroviaire connait un renouveau et touche les avantages et protections sociales dont bénéficie la force de travail dans le rail. Ainsi, dans son « livre blanc » de 1996, la Commission s'intéresse à ce qu'elle nomme prudemment les « aspects sociaux » de la réforme qu'elle envisage pour le secteur. Elle reconnait que la restructuration des chemins de fer entrainera probablement des pertes d'emplois, du fait de la hausse de la productivité engendrée par l'ouverture à la concurrence du transport et par le meilleur contrôle de la gestion des infrastructures. Dans cette perspective, l'augmentation de la productivité reposera sur une nouvelle organisation du travail des salariés, sur la simplification des procédures décisionnelles, sur une gestion par activités et sur un plus grand degré d'initiative laissée aux salariés.
Cette mise au premier plan des enjeux de la compétitivité touche aux questions relatives à la sécurité. La Commission propose d'homogénéiser les règles nationales et d'imposer

des normes communes européennes. Elle pose également la question des disparités des statuts des personnels travaillant dans le secteur des chemins de fer dans les différents Etats-nations.
Globalement, la part que représente le coût salarial dans le coût de production ferroviaire et son effet sur le manque de compétitivité de ce secteur, ainsi que le coût social global de cette branche d'activité (environnement, aménagement du territoire, sécurité, emploi, etc.) est posé en le comparant à d'autres modes de transport.

[style2;Enjeux]
L'objectif du présent appel à communications est de s'interroger sur les causes et l'ampleur du déclin du rail par rapport à d'autres modes de transports. En prenant en compte les particularités économiques et structurelles de chacun des Etats membres, les communications pourront notamment soulever les questions suivantes :
Existe-t-il réellement un déficit de compétitivité et des chemins de fer ?
Comment définir des indicateurs dont l'objet est de pouvoir mesurer le niveau de performance de chacun des modes de transport en prenant notamment en compte le coût réel engendré par chacun d'eux pour la société (y compris ses externalités) ?
Quel bilan peut-on esquisser de la politique de libéralisation ?
Autre (sur le statut des cheminots notamment)

[style2;Appel à communications]
Pour alimenter cette discussion nous lançons un appel à communications. Celles-ci peuvent s'inscrire dans les sciences de l'Homme et de la société ou émaner d'acteurs parties prenantes du secteur.
Les communications portant sur d'autres pays que la France ou comparatives sur le ferroviaire entre deux pays ou davantage sont les bienvenues. Pareillement, les communications sur les opérateurs privés des chemins de fer sont aussi attendues.
Les propositions de communications (2000 caractères bibliographie comprise) sont à adresser au Comité scientifique [ferinterfrance@gmail.com].
Les auteurs qui seront retenus seront alors invités à envoyer leur texte de 30 à 40 000 signes (espaces compris), un mois avant le colloque afin d'être répartis dans des ateliers thématiques. Dans ces derniers elles seront présentées pendant 20 minutes puis discutées par les participants.
Une sélection de communications pourra faire l'objet d'une publication commune.

[style2;Calendrier]
Dimanche 1er mai 2016 : Soumission des projets de communications (2000 caractères bibliographie comprise)
Lundi 30 mai : Réponse du Comité scientifique
Lundi 5 septembre : Envoi des communications rédigées (30 à 40 000 signes espaces compris)
Lundi 19 septembre : Envoi du programme présentant les ateliers.
Jeudi 6 octobre et vendredi 7 octobre : Déroulement du colloque

[style2;Comité scientifique et d'organisation]
ANDOLFATTO Dominique (politiste, CREDESPO, Univ. de Bourgogne-Franche-Comté)
BROUSSOLLE Denis (juriste, Univ. de Bourgogne-Franche-Comté)
CHAMPIN Hervé (sociologue, IDHES-ENS de Cachan / Univ. de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis)
DRESSEN Marnix (sociologue, laboratoire Printemps, Université de Versailles-St-Quentin-en-Yvelines)
FILSER Marc (sciences de gestion, CREGO, Univ. de Bourgogne-Franche-Comté)
FINEZ Jean (sociologue, Univ. de Lille 1)
GRESSEL Reinhard (chercheur en transports à l'IFFSTAR)
LARGIER Alexandre (sociologue, SNCF mobilités)
MAHIEUX Christian (ancien cheminot et syndicaliste)
PERENNES Patricia (économiste Paris I et SNCF réseau),
QUESSETTE Laurent (juriste, Univ. de Rouen)
RIBEILL Georges (historien et sociologue des chemins de fer)
THEVENIN Thomas (géographe, ThéMA, Univ. de Bourgogne-Franche-Comté

[style2;A télécharger]
L'appel à communications [PDF - 503 Ko]