



Pour la constitution d'un réseau international de recherche en sciences sociales sur les transports ferroviaires

Organisations, professions, marchés et cultures dans les chemins de fer

<p>Marnix DRESSEN marnix.dressen@uvsq.fr Printemps UMR CNRS 80 85 Tél. : (+33) 06 89 90 80 12</p>	<p>Jean FINEZ jean.finez@ed.univ-lille1.fr Clersé UMR CNRS 80 19 Tél. : (+33) 06 03 15 44 64</p>
---	--

Sommaire

1. Introduction : le sens d'un appel	2
2. Étudier les dynamiques d'un service public et du ferroviaire en particulier ?	3
2.1. Quelques bonnes raisons d'étudier les restructurations d'un service public	3
2.2. Quelques bonnes raisons d'étudier le ferroviaire	3
3. Trois hypothèses majeures	6
3.1.1. H1 - L'État et le fer	6
3.1.2. H2 - Le fer et le new public management	6
3.1.3. H3 - Isomorphisme et hétéromorphisme dans le fer	7
4. Développer une approche multidisciplinaire et comparative	7
4.1. Une approche multidisciplinaire	7
4.1.1. Saisir la généalogie des phénomènes et leur dynamique	7
4.1.2. Analyser la construction sociale du marché	8
4.1.3. Procéder à une analyse de sociologie politique	8
4.1.4. Rapport à la dynamique de l'innovation ferroviaire	8
4.2. Développer "l'esprit de comparaison" international et transnational	8
4.2.1. Penser sans comparer est devenu impensable	9
4.2.2. Il ne s'agit pas de juxtaposer des monographies	10
4.2.3. Rapport au culturalisme	10
4.3. Comparatisme et comparativisme méthodologique, épistémologique et éthique	11
4.4. Trois difficultés présentées par les comparaisons	11
4.5. Interroger les temporalités, les périmètres et les espaces	12
4.6. Matériaux mobilisés	13
4.7. Appel au réseautage	14
5. Grille analytique proposée pour ouvrir le débat (document de travail)	14
5.1. Dynamique des dimensions sociétales	15
5.1.1. Une approche structurale	15

5.1.2.	A la recherche d'indicateurs pertinents	15
5.2.	Dimensions sectorielles	16
5.2.1.	Structuration du secteur et de son espace économique	16
5.3.	Dynamique du marché du travail et des relations de travail	18
5.3.1.	Dynamique démographique	18
5.3.2.	Dynamique de l'emploi	18
5.3.3.	Dynamique de la structure des qualifications	18
5.3.4.	Dynamique de la politique des rémunérations directes.....	19
5.3.5.	Dynamique de la politique des rémunérations indirectes.....	19
5.3.6.	Temps de travail	19
5.3.7.	Absentéisme et accidentologie du travail.....	19
5.3.8.	Dynamique du rapport à l'action collective, des luttes et des résistances.....	19
5.3.9.	Statut et conventions collectives	19
5.3.10.	Identités cheminotes pour soi et pour autrui	20
5.4.	Dynamique des politiques commerciales.....	20
5.4.1.	Sur le modèle tarifaire	20
5.4.2.	La question du "service public" et des obligations de service public	21
5.4.3.	La politique marketing	21
5.4.4.	Horaires et fréquence des trains (pour les voyageurs)	21
5.4.5.	Qualité du transport (pour les voyageurs).....	21
6.	Conclusions : une recherche comparée internationale et pluridisciplinaire	22
7.	Bibliographie.....	23

1. Introduction : le sens d'un appel

Ce texte appelle à constituer un réseau international de recherche sur les transports ferroviaires dans une perspective que l'on peut qualifier de « comparativiste ». Sa version première a été présentée au début du mois d'août 2012 à Buenos Aires au Forum de l'*International Sociological Association*, à la faveur duquel il a recueilli un écho à la hauteur de nos espérances, des collègues argentins, mais aussi canadiens se déclarant intéressés par notre proposition de construire ce réseau. Depuis lors, notre réflexion ayant murie, nous avons retouché la première partie de l'appel dans l'espoir d'augmenter la robustesse du cadre théorique au sein duquel nous nous inscrivons. La présentation de notre projet se décompose en quatre temps. i) Nous exposons d'abord les bonnes raisons de choisir un service public, en l'occurrence les chemins de fer, comme terrain d'enquête dans le cadre d'une recherche visant à comprendre les recompositions des capitalismes. Puis ii) nous exposons nos principales hypothèses. Dans un troisième temps, nous détaillons la méthodologie proposée et entamons une réflexion autour de deux aspects caractéristiques de notre projet : la pluridisciplinarité et l'adoption d'une démarche comparativiste. Enfin, iv) nous exposons une première grille analytique axée sur trois thématiques qui, à nos yeux, sont essentielles pour analyser le phénomène social qui nous intéresse : a) la structuration industrielle et l'espace économique du secteur ; b) les règles relatives au travail et à l'emploi, les conflits et les négociations ; c) la politique commerciale des chemins de fer comme indicateur d'une métamorphose des services publics marchands.

2. Étudier les dynamiques d'un service public et du ferroviaire en particulier ?



Analyser les recompositions du capitalisme – ordinairement qualifiées de « néolibérales » – observables dans la plupart des pays est nécessaire mais difficile. Nécessaire pour en comprendre finement les logiques, les voies et les enjeux, mais difficile si l'on veut circonscrire les problèmes. Nous considérons à ce titre que, pour produire des résultats, les recherches sur la globalisation doivent, certes, combiner d'assez vastes ambitions, mais doivent aussi rester réalistes. C'est pourquoi nous avons choisi une entrée par l'analyse d'une branche des services.

2.1. Quelques bonnes raisons d'étudier les restructurations d'un service public

Parmi les activités de service, nous avons écarté une recherche sur des activités socio-économiques peu délimitées – comme par exemple les services à la personne (le *care*) – ou auxquelles il manque une profondeur historique. Cela nous a conduit à nous intéresser à une *activité de service*, plus précisément à un « service public » ancien et mieux délimité et cela sans ignorer que d'autres États nations ne partagent pas la conception qu'on se fait traditionnellement en France de ce dernier. Dans nombre de pays, les services publics (*public utilities, public services, servicio publico, öffentlicher Dienst, pubblico servizio*) semblent avoir fréquemment joué un rôle clé dans la construction de l'État social et dans l'effort de la puissance publique pour structurer la société capitaliste (Kuisel, 1984)¹. C'est par exemple vrai en France et en Grande Bretagne. Mais avec d'évidentes spécificités, c'est aussi le cas dans les sociétés « de types socialistes » telles qu'elles existaient avant l'implosion du monde soviétique à partir de 1989. Ce qui vaut pour ces aires géographiques peut probablement être étendu à divers pays d'Amérique latine ou à des États nés de la désintégration de l'ancien empire colonial français, notamment au Maghreb, mais peut-être aussi dans certains pays d'Afrique subsaharienne.

En somme la raison principale d'étudier les services publics tient à leur rôle clé dans la construction des sociétés parfois prospères qui ont vu le jour dans nombre de formations sociales, surtout après la Première Guerre mondiale et avec une énergie renouvelée entre la Libération et la décennie 1980, années à partir desquelles s'opèrent de sensibles réorientations que nous nous proposons d'étudier.

Cependant, si on voit bien l'intérêt qu'il y a à étudier les services publics, on ne peut pour autant les considérer comme un bloc indifférencié qu'il serait possible d'analyser dans sa globalité. De plus, on peut dire que les perspectives teintées d'extensivité font obstacle à une compréhension satisfaisante des phénomènes et l'on en apprend souvent davantage sur un système global quand on adopte une démarche marquée par l'intensivité. L'étude sociologique, telle que nous la concevons, a besoin de s'ancrer dans des espaces socio-économiques et temporels délimités. L'idée est donc parmi les « services publics » d'en choisir un qui donne, sans trop de difficulté, prise à l'analyse : en l'occurrence, les transports ferroviaires.

2.2. Quelques bonnes raisons d'étudier le ferroviaire

Le ferroviaire est intéressant à étudier pour lui-même, à l'intérieur d'un espace spatio-temporel donné (l'Allemagne, l'Argentine, etc.). Mais dans le chapitre qui suit, nous aimerions montrer que, par nombre de ses caractéristiques, il se prête sans difficultés insurmontables à une démarche comparative entre plusieurs États-nations (la méthodologie sera examinée plus bas). Il y a bien d'autres raisons de choisir d'étudier les transports ferroviaires comme terrain de recherche. On peut en citer encore une demi-douzaine.

Une activité de service structurante et génératrice de lien social. Comme Marx – s'inspirant d'un auteur russe² – l'avait bien vu, l'activité des transports est typiquement une activité de service qui ne crée pas de

¹ Selon Claire Lemerrier, « l'expression de "service public" n'est pas employée dans le sens où nous l'entendons aujourd'hui, pour désigner des organismes dotés d'une mission spécifique et relevant du droit administratif, avant la toute fin du XIX^e siècle. La célébrité de l'"arrêt Blanco" de 1873, supposé marquer sa naissance, est surtout le produit d'une interprétation a posteriori » (Lemerrier, 2007, p. 48).

² A. CUPROW auteur de l'ouvrage : *Économie des chemins de fer*, Moscou, 1875.

produits nouveaux. En déplaçant simplement des hommes et des choses, la prestation produite est consommée à l'instant même de son exécution (Marx, 1867). Au moins pendant plusieurs décennies, le transport ferroviaire a été et est encore parfois un service public structurant de la vie socio-économique de chaque État-nation. À tout le moins, il a fait et fait encore parfois l'objet d'obligations de service public. Avant l'essor des transports routiers dans l'entre-deux-guerres, les États lui ont souvent attribué un rôle clé dans la circulation des personnes, des marchandises, dans l'aménagement du territoire (un historien, F. Caron, parle à ce titre de la « métropolisation du territoire français autour de grandes métropoles » (Caron 2010, p. 378)) et dans les stratégies militaires (*Cf. infra*). Sous cet angle, on peut affirmer que les transports ferroviaires ont joué et jouent encore souvent un rôle clé dans le développement du lien social. Or, quoique souvent négligée, cette dimension est tout à fait fondamentale à étudier pour comprendre pourquoi et comment se restructurent les capitalismes.

Une branche clé des sociétés capitalistes. Le transport ferroviaire combine une forte densité de capital et une forte intensité de main d'œuvre. Sur le plan historique, les chemins de fer ont joué un rôle comme entreprise capitaliste (Marx, 1867), mais aussi dans le développement et « l'affermissement du capitalisme » (Marx, 1848, 1867 ; Lafargue, 1909 ; Weber, (1923), 1991 ; Léon, (1976), 1993, p. 241-274). Un historien décrit les choses ainsi : « Voilà la révolution ferroviaire essentielle, celle des tonnages transportés, élément décisif de la baisse du coût des transports. Il n'a jamais existé avant les chemins de fer d'entreprises exigeant une telle concentration de capitaux (...). La construction ferroviaire a ainsi été le laboratoire de la centralisation des capitaux, donc du grand capitalisme lui-même. La construction ferroviaire et l'exploitation se sont trouvées être le fait des groupes financiers puissants, rassemblant autour des grandes compagnies, des éléments industriels (charbonnages, sidérurgie, constructions mécaniques) et bancaires les industriels étant les fournisseurs de matériel – et les clients – et les banques les fournisseurs de crédits et de services bancaires (placement des obligations ferroviaires (...)). Né de besoins économiques, le chemin de fer vint modifier à son tour les conditions de la vie économique » (Bouvier, 1985, p. 67-69). Aux États-Unis, par exemple, les chemins de fer ont constitué une branche par excellence d'une réglementation étatique et, en France, ils ont joué un rôle clé dans certaines dimensions de la construction nationale (au sens de ce qui intéresse l'ensemble des composantes d'une nation) en agissant pour l'aménagement du territoire (on en a parlé ci-dessus), mais aussi pour l'adoption d'une harmonisation de l'heure sur l'ensemble du territoire hexagonal³ puis au niveau européen, la première conférence sur la question remontant semble-t-il à 1872⁴. Les chemins de fer ont aussi joué un rôle clé dans le développement de l'industrie électrique, selon un schéma de développement au demeurant très différent de celui du rail (Caron, 2010, p. 383). Outre Atlantique, le ferroviaire a été un domaine d'application privilégié de la construction du modèle de la grande entreprise intégrée qui rationalise sa gestion en la visibilisant (Chandler, 1977). Cela incite à s'interroger sur les rôles que jouent aujourd'hui les chemins de fer dans la globalisation. On peut se demander si l'ouverture à la concurrence (notamment en Europe) n'est pas la condition d'expansion de ce système socio-économique qui cherche un marché à sa mesure dans le cadre de la troisième révolution industrielle dans ses exigences de rétraction de l'espace et du temps. De ce point de vue, en fluidifiant les circulations, l'« interopérabilité » est une étape importante dans la poursuite de ce projet⁵. Quoique cela soit contre intuitif, tant les infrastructures semblent littéralement adhérer à un territoire physique, on peut observer à de nombreux signes que les grands opérateurs ferroviaires sont, depuis quelques années, engagés dans la mondialisation, ce qu'atteste par exemple la diversification des activités de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) à travers un groupe composé de près de 930 filiales, nombre d'entre elles développant leurs activités « à l'international ».

³ Il s'agissait de construire les recueils d'horaires et d'éviter les accidents (notamment le redoutable « nez à nez » sur les voies uniques).

⁴ http://www.forumtraineurope.org/html/f/te_kuerze_004.html (consulté le 2 nov. 2012)

⁵ http://www.intersections.schneider-electric.fr/stock_images/telec/1/n3/IS18_TECH_INTEROPERABILITE.pdf

Des marchés des produits comparables. Dans chaque pays, les chemins de fer se sont présentés ou se présentent encore comme une industrie à réseau dont le *marché des produits* (le transport des personnes et des marchandises) est – ou a été – *a priori* fondamentalement assez semblable. Cela limite la variabilité technico-économique, épure l'objet ce qui *in fine*, favorise la démarche comparative en neutralisant des variables qui pourraient perturber l'analyse.



Des marchés du travail probablement analogues. Sur le plan des facteurs de production, les marchés du travail des opérateurs historiques paraissent aussi avoir assez souvent été parents. Observer les compositions et décompositions des chemins de fer, c'est donc aussi observer la décomposition et la recomposition d'une culture ouvrière et réfléchir au caractère éventuellement commun de cette culture ouvrière par delà les frontières, voire des continents. Mais au-delà de cette question, cela peut aussi être l'occasion de comparer un système hiérarchique, la composition de l'encadrement, l'organisation du travail.

Le rôle de l'État. Le secteur ferroviaire est aussi passionnant à étudier sous l'angle du rôle passé et présent de l'État. A la fin des années cinquante, analysant la situation des chemins de fer états-unis, J. T. Dunlop pointait l'importance primordiale et exceptionnelle de l'État dans la conclusion des négociations en cas de désaccord des parties. « Elles se fondent sur la reconnaissance commune du caractère du service public des chemins de fer pour le pays » (Dunlop, *in* Sellier, 1976, p. 99-100). L'analyse du cas français conforte certainement cette affirmation (Cohen et Dressen, 2008). En ce sens, les chemins de fer constituent un des terrains privilégié d'étude de la mise en œuvre de la NGP (nouvelle gestion publique) version française du NPM (*new public management*) dans lequel se combinent transformations « modernistes » et résilience (Andolfatto, Dressen et Finez, 2012).

Une dimension temporelle délimitée. Dans les États pionniers, on dispose globalement d'une reculée de près deux siècles et dans les anciens pays colonisés d'au moins 130 ans depuis que les premières voies ont été tracées. Cette histoire des évolutions, modernisations, restructurations est d'ailleurs bien documentée dans la plupart des pays, en particulier en Amérique du Nord et en Europe, ce qui, pour l'enquête constitue un solide soubassement que les historiens pourront mobiliser.

Un futur important. Sur courtes et moyennes distances, le ferroviaire semble porteur de futurs importants, du fait de l'importance croissante des questions environnementales, d'encombrement des centres urbains, d'épuisement des énergies fossiles, d'un taux élevé d'accidentologie des transports routiers et des nécessités d'aménager le territoire des États-nations ou d'aires géographiques plus vastes, comme l'Union européenne (dans laquelle la construction d'un réseau international de lignes à grande vitesse est en cours), mais aussi dans des puissances économiques émergentes comme la Chine ou le Brésil.

Ce bouquet d'arguments en faveur d'une recherche sur le ferroviaire pourrait-il s'appliquer à d'autres secteurs comme les transports aériens ou maritimes ? Répondons affirmativement pour le transport aérien civil. En ce qui concerne le transport maritime, les investigations seraient plus difficiles à conduire car le secteur semble infiniment plus fragmenté, déréglementé et internationalisé, ce qui aboutit à des réalités bien plus opaques. *A contrario*, notre programme de recherche serait plus facilement transposable à d'autres « industries à réseaux » comme les télécoms et surtout les postes, la distribution d'électricité, d'eau ou de gaz. De tels secteurs ont en effet la particularité commune de fonctionner à partir d'infrastructures complexes aux coûts élevés, ce qui a longtemps justifié leur organisation en monopole (les économistes, dans la lignée de J. Stuart Mill et surtout de L. Walras (1875), parlent de « monopoles naturels »). Il en résulte que les recherches sur le ferroviaire que nous projetons pourraient contribuer à comprendre ce qui se passe dans d'autres industries à réseau.

Nous détaillons ci-dessous nos hypothèses.

3. Trois hypothèses majeures

Compte tenu de nos connaissances actuelles, nous pouvons émettre trois hypothèses centrales. Ces conjectures renvoient 1) aux relations entre le secteur ferroviaire et la puissance étatique, 2) à l'accentuation de l'orientation « marchande » empruntée par le secteur, et 3) au processus de divergence-convergence des différents secteurs ferroviaires nationaux en direction d'un modèle commun.

3.1.1. H1 - L'État et le fer

Les chemins de fer facilitent la circulation des hommes et des marchandises et, ce faisant, favorisent la production de richesses. Par ailleurs, le transport ferroviaire constitue un outil essentiel pour l'aménagement du territoire et a longtemps constitué un élément majeur de toute stratégie militaire⁶. En ce sens, nous émettons l'hypothèse que, *depuis leurs origines, y compris du temps des compagnies privées, les chemins de fer sont l'objet d'une intervention directe et contraignante de l'État*. En France, le plan Freycinet de juillet 1879 l'illustre bien⁷. Cela signifie que le degré d'implication de la puissance publique ne dépend pas directement ni exclusivement du régime de propriété (privé, public ou mixte). L'implication de l'État se mesure à son degré d'intervention dans l'éventuelle allocation des concessions, dans le tracé des lignes et donc dans la finesse du maillage des territoires, dans l'imposition de règles de sécurité, dans les règles d'exploitation commerciale (tarification et grille horaire), dans les règles de subvention et, bien entendu, dans la nature du statut du personnel (en particulier en France, mais aussi en Allemagne, pays dans lequel, avant les restructurations actuelles, les cheminots étaient des fonctionnaires). Sur ce plan, notons qu'en France, à partir de 1920, les cheminots des compagnies privées se sont vus attribuer le même statut protecteur que ceux prévalant dans le Réseau de l'État, soit dix-huit ans avant la nationalisation des compagnies privées qui ont engendré la SNCF en 1937-1938.

3.1.2. H2 - Le fer et le new public management

Si les États restent très présents dans les chemins de fer, le secteur tend néanmoins à emprunter la voie du *new public management*⁸. Cette réorientation néolibérale est matérialisée par les métamorphoses progressives mais résolues des pratiques relatives à la gestion de l'activité ferroviaire et à l'emploi dans le secteur⁹. Il existerait en ce sens un souci partagé par les États-nations de réduire les subventions publiques, d'identifier les centres de coûts et de profits en vue de dégager des bénéfices, de diversifier les logiques de gestion selon la nature des lignes¹⁰ et de segmenter la clientèle. Du point de vue du travail, l'enjeu est de réduire la masse salariale par la sous-traitance, par la filialisation, en contenant la dépense, en intensifiant la productivité, par le développement de la contractualisation, par l'encouragement à la performance et l'individualisation des carrières (Andolfatto, Dressen et Finez, 2012).

⁶ Dans le prolongement de P. Lafargue (1880), A. Beyer notait : « Le rôle du chemin de fer n'a pas été conçu à des fins militaires, mais rapidement, ce nouveau mode de transport a été intégré à la pensée stratégique par son incomparable capacité de mobilisation des troupes et du matériel sur le théâtre des opérations, tant en termes de rapidité et de volume » (Beyer, 2011, §4). L'exemple paroxystique (mais non exceptionnel) de cette logique a été illustré par le rôle des chemins de fer allemands pendant la Seconde Guerre mondiale.

⁷ Le plan Freycinet (du nom du ministre des Travaux publics) prévoyait la construction de 8 700 km de lignes d'intérêt local à la charge de l'État même si une partie d'entre elles étaient construites par des compagnies privées. Ce plan sera effectivement réalisé. Charles de Freycinet, qui deviendra Président du Conseil, ce qui est également significatif, a aussi été à l'origine de la création du Réseau de l'État en 1878.

⁸ Sur le *new public management*, on pourra se reporter à l'article de G. Peters dans le *Dictionnaire des politiques publiques* (Boussaguet *et al.*, 2010).

⁹ D'une certaine manière, cela rappelle, mais dans un sens inverse, l'analyse de l'économiste libéral Paul Leroy-Beaulieu. À la fin du XIX^e siècle, celui-ci « détectait à tous les niveaux (y compris dans les chemins de fer) des empiètements de l'État, et ce n'est pas sans quelque angoisse qu'il observait la même tendance dans l'ensemble des pays européens » (Kuisel, 1984, p. 30).

¹⁰ Comme en France, avec les TER (trains express régional), les TET (trains d'équilibre du territoire), les trains « grandes lignes » et la LGV (ligne à grande vitesse).

3.1.3. H3 - Isomorphisme et hétéromorphisme dans le fer

S'il existe une tendance générale à l'isomorphisme" (DiMaggio et Powell, 1983) dans la plupart des États-nations en faveur du *new public management*, on observe néanmoins, d'un pays à l'autre, d'importantes divergences des modèles ferroviaires, y compris lorsque les pays relèvent d'un même cadre supranational. Ainsi, alors que la France et l'Allemagne sont soumises aux mêmes directives européennes (on peut presque parler d'un niveau « quasi-fédéral » selon le mot de J.-C. Barbier (2010), ou en tout cas d'un cadre institutionnel transnational qui donne le sentiment d'aspirer à le devenir), l'organisation des chemins de fer de chacun des deux pays n'est pas analogue¹¹. De la transposition des politiques supranationales résulte ainsi des formes hybrides d'organisation dont la nature dépend des arènes, des jeux d'acteurs, des configurations et des cadres politiques spécifiques à chaque pays. Sans s'y réduire, ce point évoque à une autre échelle « l'esprit de réseau » propre à chaque compagnie privée qui existait en France avant la guerre de 1914-1918 (Ribeill, 1980, p. 56).

Nous émettons par ailleurs l'hypothèse que *des considérations (projets, enjeux, etc.) différentes peuvent aboutir à des réalités voisines*. On peut se demander si ce n'est pas le cas pour les Pays-Bas et la Roumanie, deux pays ayant pour partie privatisé leur réseau ferré mais selon une ampleur, des modalités, des temporalités et des considérations qui paraissent différentes.

Quelles que soient les configurations de libéralisation du secteur ferroviaire auxquelles tel ou tel État-nation se rattache, il convient à chaque fois de finement l'étudier en écartant l'hypothèse formulée par les économistes standards selon laquelle le modèle le plus efficient tendrait presque mécaniquement à s'imposer. Nous ne croyons pas beaucoup au mythe de l'intérêt général dont le marché déciderait. Il convient au contraire de comprendre, expliquer et interpréter les logiques plus ou moins rationnelles des acteurs économiques dans leur diversité (le périmètre excédant celui des chefs d'entreprises publiques ou privé) et il est pour cela indispensable de socialiser leurs comportements (Bourdieu, 2000, p. 240-251).

4. Développer une approche multidisciplinaire et comparative

4.1. Une approche multidisciplinaire

Dans le champ des sciences sociales, on peut étudier les transformations des chemins de fer d'un point de vue historique, sociologique, économique et politique. Néanmoins, telles qu'elles sont actuellement constituées en France, aucune de ces disciplines ne permettrait à elle seule de rendre compte des réalités que nous voulons étudier. C'est pourquoi nous nous proposons de les combiner et de les croiser. Nous détaillons ci-dessous ce que nous attendons de chacune de ces approches.

4.1.1. Saisir la généalogie des phénomènes et leur dynamique

Notre intérêt pour l'*approche historique* repose sur plusieurs considérations : en comparant le présent au passé, tel que les travaux des historiens le décrivent, nous entendons nous distancier d'une vision naïve selon laquelle les évolutions les plus contemporaines seraient sans précédent, sans généalogie, se feraient *ex abrupto* en quelque sorte. Or, le développement et l'histoire des entreprises nationales et de leur personnel est marqué par le rapport à la banque et à l'État qu'entretenaient des entrepreneurs initiaux mais aussi par l'histoire d'une succession de réformes passées, présentes et... futures. On ne peut pas davantage ignorer les luttes sociales parfois très déterminées qui ont jalonné l'histoire des chemins de fer (Kriegel, 1988 ; Dubet, 1997 ; Chevandier, 2002). Il importe donc de connaître ces réalités car l'histoire d'une entreprise, quelle qu'elle soit, est durablement marquée par « *le premier de ses moments, le plus chargé de légende, (...) sa création* » (Caron, 1997, p. 3311). « Les nouveautés qui se produisent, écrit Durkheim, (...) ne sauraient (...) se comprendre si l'on n'a pas étudié ces phénomènes plus fondamentaux qui en sont les racines et ils ne peuvent être étudiés qu'à l'aide de comparaisons beaucoup plus étendues (Durkheim, 1895, p. 134-137). Comme l'écrit D. North, "history matters" (l'histoire compte) (North, 1990, p. 100,

¹¹ Les recherches d'E. Verdier du LEST d'Aix-en-Provence sur les systèmes éducatifs en Europe sont par ailleurs une bonne illustration de la dimension interprétative et négociable de toute politique supranationale.

cité par Erhel et Palier, 2005). Il s'agit en somme de recourir à ce que Durkheim nomme la méthode génétique et comparative (Durkheim, 1895, p. 134-137). "Sans recul historique, la comparaison n'a guère de sens" (Lallement, 2002, p. 299) et il ne saurait être question de s'en tenir à des coupes instantanées. Une autre difficulté est alors de "déterminer les périodes significatives de comparabilité" (Kourchid, 2007). L'exercice est difficile dans un pays donné et plus encore lorsqu'on entend se lancer dans une comparaison internationale. Nous imaginons que l'exercice de découpage temporel sera d'autant plus complexe que ces périodes sont probablement balisées de manières différentes d'un pays à l'autre.

4.1.2. Analyser la construction sociale du marché

Nous attendons de la *sociologie économique* qu'elle nous aide à comprendre, là aussi dans une approche diachronique, la dynamique des rapports entre l'État et le marché dans le secteur. P. Bourdieu note à juste titre que, "*plus qu'aucun autre champ, le champ économique est habité par l'État qui contribue à chaque moment, à son existence et à sa persistance, mais aussi à la structure des rapports de force qui le caractérise. Cela notamment à travers les différentes "politiques" plus ou moins circonstancielle qu'il met en œuvre conjoncturellement (...) et, plus profondément, à travers les effets structureaux qu'exercent les lois budgétaires, les dépenses d'infrastructure, notamment dans le domaine des transports (...)*" (Bourdieu, 2000, p. 25). Dès lors, il est important de décrire dans le secteur la tension entre une gestion administrée et une gestion plus libérale, la gestion du ferroviaire semblant souvent tiraillée entre ces deux tropismes (en prenant aussi en compte le rôle des voyageurs, ou des chargeurs, des « clients », des « consommateurs » parfois organisés en associations).

4.1.3. Procéder à une analyse de sociologie politique

La *sociologie politique* nous sera utile pour saisir les manières successives dont la puissance publique conçoit son rôle d'orientation et d'arbitrage entre des différents groupes sociaux parties prenantes des orientations du secteur (opérateurs historiques, État, institutions supra nationales, Organisations syndicales, usagers, *lobbies*). On pourra par exemple se demander quelles relations existent entre le statut juridique des entreprises ferroviaires (Sociétés anonymes, Etablissements Publics Industriels et Commerciaux, etc.) et la manière dont l'État conçoit son rôle. Il s'agit aussi de s'intéresser plus particulièrement aux crises, à l'occasion desquelles tombent les faux-semblants : "le véritable visage du politique surgit lorsque les régulations instituées sont mises en crise". Cela pourra conduire à se demander comment les décompositions / recompositions des chemins de fer sont mises sur la place publique et échappent peut-être aux acteurs les plus directement concernés (Jobert, 2002, p. 328).

4.1.4. Rapport à la dynamique de l'innovation ferroviaire

Les questions relatives à la *technique ferroviaire* et à son progrès sont complexes et jouent un rôle peut-être plus important que ne l'imaginent nombre de chercheurs en sciences sociales. Nous appelons progrès technique « le progrès scientifique incarné dans les progrès économiques » (Fourastié (1949), 1963, p. 31). Si le progrès technique concerne notre recherche c'est comme le montre F. Caron que « l'innovation répond à une demande de nature sociale, mais elle modifie en même temps l'ensemble des pratiques sociales » (Caron, 2010). Ainsi l'historien montre que dans les chemins de fer, l'innovation relative à la vitesse a aussi été en relation avec la concurrence de l'avion et de l'automobile (Caron, 2010, p. 376). En somme, la technique permet d'éclairer les évolutions organisationnelles considérées : structuration du secteur, travail et emploi, politique commerciale et bien sûr conditions de la concurrence avec l'automobile, l'aérien (voire avec le fluvial dans le transport de marchandise).

4.2. Développer "l'esprit de comparaison" international et transnational

Dans un article stimulant, un des théoriciens italiens de la comparaison, énonce ce qu'il appelle les questions basiques dans ce domaine : « *Why compare? What is comparable? and How?* (Sartori, 1991, p. 243). Nous cherchons ici à répondre aux raisons pour lesquelles nous développons la démarche *comparative*. Elle permet de compenser le caractère non expérimental des sciences sociales soutenait E.

Durkheim, inspiré sur ce plan par A. Comte (Berthoud, 1986, p. 8). Dans *Les Règles de la méthode*, Durkheim parle “d’expérimentation indirecte”. “La sociologie comparée n’est pas une branche particulière de la sociologie ; c’est la sociologie même en tant qu’elle cesse d’être purement descriptive et aspire à rendre compte des faits” (Durkheim, 1895, p. 137). Et deux durkheimiens ont enfoncé ce clou à plus de vingt reprises dans leur article de la *Grande encyclopédie* (Fauconnet et Mauss, 1901). La démarche comparative a des vertus dénaturalisantes. Elle permet d’identifier les sources des phénomènes observés et à tout le moins d’éliminer les imputations causales illusoire. En somme, elle permet de valider des hypothèses (Hassenteufel, 2005). Elle repose sur la conviction formulée par Ed Swanson (1971) selon laquelle “penser sans comparer est devenu impensable” (cité par Kourchid, 2007).

4.2.1. *Penser sans comparer est devenu impensable*

« Aucune civilisation ne peut se penser elle-même si elle ne dispose pas de quelques autres pour servir de terme de comparaison » (Berthoud, 1986, p. 12). Au vrai, la démarche comparative est presque aussi ancienne que les sciences sociales (que l’on pense à Hérodote) et elle a aussi inspiré la philosophie des Lumières comme l’illustrent *Les Lettres persanes* de Montesquieu (1721). F. Le Play, l’a mise en œuvre (Schultheis, 2003) et comme on le sait, Tocqueville s’est attaché à comparer les sociétés nord américaine et française (Tocqueville, 1840). Posture intellectuelle avant tout (Lallement et Spurk, 2003, p. 7), le premier mérite de la démarche comparative est de faciliter la dénaturalisation de l’existant et de fragiliser les stéréotypes.

Conceptuellement, on peut en attendre qu’elle incite à interroger **a)** le principe de "convergence / divergence" ou si l’on préfère de parenté et d’opposition ou encore d’isomorphisme / « hétéromorphisme » entre pays, **b)** la relation entre entités supranationales et États-nations et **c)** entre institutions supranationales (ainsi, à la différence de la Commission européenne, il ne semble pas, p. ex. que le Mercosur se soit vu confier ou se soit attribué des prérogatives directes en matière d’orientation des chemins de fer).

En Europe tout particulièrement, il est aujourd’hui devenu illusoire d’étudier le secteur ferroviaire d’un espace national donné sans s’interroger sur les logiques à l’œuvre dans d’autres pays. Cette préoccupation est d’autant plus justifiée que la Commission européenne entend non seulement impulser la mise en concurrence des services publics, mais aussi orienter les restructurations dans l’ensemble des États membres. Paradoxalement, l’évanescence progressive de certaines frontières nationales, du fait notamment de la construction européenne à partir de la création de la CECA en 1952, incite plutôt l’observateur à considérer les chemins de fer comme de bons analyseurs de l’articulation entre politiques supranationales et résiliences des politiques des États-nations tant il est évident que les différents membres de l’Union européenne ont leur propre intelligence de l’eupéanisation. Cela doit nous conduire à non seulement procéder à des comparaisons internationales (entre pays car ces unités conservent « une empreinte significative »), mais aussi à des comparaisons entre institutions transnationales (Hassenteufel, 2005). Cela pose la question d’une approche multiscalaire allant du plus micro (des mesures concrètes de restructurations dans une branche ou une région ferroviaire) au plus large (la politique ferroviaire nationale) ou inversement du plus général (le rôle des institutions supranationales) au plus détaillé (les différentes dimensions des restructurations), en passant évidemment par le rôle des États-nations.

Diachronique et *synchronique*, la démarche comparative sera au cœur de notre recherche. Nous entendons mobiliser cet “esprit de comparaison” dont O. Kourchid (2007) s’est fait l’avocat convaincant. En dehors des internationales socialistes qui ont *de facto* mis en œuvre une forme de comparatisme (Kourchid, 2001), les années 1960 et 1970 ont vu le développement de grandes enquêtes européennes (Vigour, 2005) ou, plus modestement, mais avec une évidente portée, les enquêtes comparatives franco allemandes conduites par l’Ecole d’Aix en Provence (Maurice, Sellier, Silvestre, 2002). Dans le domaine des relations professionnelles toutefois, si l’on excepte quelques enquêtes des années 1990 qui ont par exemple comparé la gestion du personnel dans les usines d’un même groupe industriel implanté dans trois pays (Japon, France, Brésil) (Hirata, 1994) ou encore qui étudient l’implantation d’un modèle industriel

japonais en France (Da Costa et Garanto, 1993), ou plus récemment les féconds travaux de l'Institut de Recherche Economique et Social (de Marne la Vallée en région parisienne)¹², les enquêtes réellement comparatives ne sont pas légion. Il n'en va pas tout à fait de même dans l'analyse des politiques publiques (Hassenteufel, 2005).

4.2.2. *Il ne s'agit pas de juxtaposer des monographies*

C'est que la démarche comparative n'est pas à nos yeux une clause de style mais bien un chemin heuristique et même une condition de réussite de cette recherche. Il ne s'agit pas de juxtaposer des monographies nationales qui se termineraient par une rapide conclusion de synthèse mais autant qu'il sera possible, de construire la recherche comme une comparaison rigoureuse, "de placer la comparaison au cœur de l'analyse" (Julien, 2004), ce qui nous semble un des meilleurs moyens de se prémunir "contre la fascination pour l'individuel et le particulier" ("le particularisant"), mais aussi, symétriquement, contre des approches "généralisantes", aveugles aux spécificités ou encore contre le « tautologisme » caractéristique des approches culturalistes (le réel observable résulterait d'univers culturels préexistants). Dans cette approche comparative, il ne s'agit certes pas de nier l'existence de cultures politiques nationales dont J.-C. Barbier (2010) rappelle l'importance, d'autant que F. Dobbin (1994) l'a illustrée concernant l'institutionnalisation du ferroviaire aux Etats-Unis, en Grande Bretagne et en France. Mais, dans notre esprit, la mise en évidence de ces cultures nationales différenciées doit éventuellement être le fruit de l'analyse et des « imputations causales » (M. Weber) et non les précéder, les orienter *a priori*¹³.

4.2.3. *Rapport au culturalisme*

A nos yeux, en matière de restructurations industrielles, la culture – un concept dont le caractère polysémique a été souligné par D. Cuche (1996) - ne détermine pas mécaniquement les comportements, ni ne les conditionne. Mais elle n'est pas sans rapport étroit avec ce qui nous intéresse. Nous la considérons comme un réservoir de significations, un monde commun d'interprétations possibles (c'est la définition que C. Geertz donne à la culture), univers partagé susceptible de colorer les décisions des acteurs et de rendre possible leurs interactions. Elle est peut être tout autant l'extrant des interactions sociales qu'un intrant dont il ne s'agit nullement de nier le rôle. Comment sans cela expliquer l'instauration de politiques volontaristes de libéralisation des chemins de fer dans un pays comme l'Argentine profondément marqué par le péronisme et sa conception d'une économie administrée et qui donc n'était certes pas prédisposée à la privatisation ou, inversement, la reprise en main de segments des transports ferroviaires par la puissance publique en Angleterre, alors que rien ne la laissait présager.

Le souci d'éviter ce triple écueil (juxtaposition de monographies, fascination pour le singulier et culturalisme incontrôlé) suppose l'élaboration d'une grille commune de lecture de la réalité observable dans divers pays. Indispensable à la démarche, cet outil doit être à la fois précis pour favoriser la comparaison et suffisamment ouvert pour ne pas occulter ce qui du réel influent n'entrerait pas dans les catégories préétablies. Son processus d'élaboration telle que nous la concevons obéit assez bien à ce qu'O. Kourchid appelle "la comparaison oppositionnelle binaire": "un terme défini dans la structure d'un premier domaine est ensuite analysé dans le contexte du deuxième domaine où il s'enrichit de nouvelles données conduisant à des interrogations que l'on peut transmettre et appliquer dans le premier domaine" (Kourchid, 2007). C'est à ce prix que la comparaison favorisera non seulement la description du réel

¹² <http://www.ires-fr.org/>

¹³ Sur le poids des cultures nationales se référer à la controverse entre Ph. d'Iribarne (1991) d'une part et M. Maurice, F. Sellier, J.-J. Silvestre (1992), d'autre part. A. Gueissaz conseille de contrôler les comparaisons internationales par des comparaisons intranationales (in Lallement et Spurk, 2003, p. 267-279). Voir aussi D'Iribarne, 1991.

observable mais qu'il sera aussi possible de monter en généralité, en somme de théoriser¹⁴ afin d'y voir plus clair dans ce que M. Weber appelle « l'inextricable enchevêtrement d'influences réciproques entre bases matérielles, formes d'organisation, sociales et politiques, teneur spirituelle des époques (...) » (Weber, 1922, 1965, p. 107-108).

4.3. Comparatisme et comparativisme méthodologique, épistémologique et éthique

Au-delà du *comparatisme* auquel chacun se livre plus ou moins spontanément face à une réalité méconnue, à l'instar d'O. Kourchid, nous entendons nous aussi nous inscrire dans une logique *comparativiste*, plus exigeante et plus systématique, elle combine approche théorique et empirique. Le comparativisme n'est pas simplement une méthode (comme la nécessaire réalisation d'entretiens et l'indispensable dépouillement documentaire) mais méthodologie, épistémologie et éthique (Jucquois, 2000 cité par Lallement et Spurk, 2003, p. 9). Elle est une manière de problématiser autrement un objet (Paugam, Van de Velde, 2010, p. 357). Il s'agit de "faire de l'altérité un mode de connaissance" non seulement de la réalité qui nous est la plus familière et donc probablement la plus invisible, mais aussi de l'univers comparé, c'est-à-dire d'un autre type de totalité. La démarche n'a pas en principe de visée normative (il ne s'agit pas de hiérarchiser les réalités observées) ; elle a revanche une visée évaluative.

Le comparativisme éveille la curiosité et incite en effet à s'interroger sur les facteurs explicatifs des différences observées (Weber évoque les « connexions causales concrètes » et des « constellations » auxquelles il convient d'imputer les résultats observés (Weber, (1922), 1965, p. 163 ; 171). N'est-ce pas ce que firent Ferdinand Tönnies (1887) et Louis Dumont (1967 et 1975) ?

Véritable stratégie de distanciation, l'intérêt qu'il y a à procéder à des comparaisons paraît frappé au coin du bon sens, mais cette légitime évidence ne peut cependant se faire sans précautions.

4.4. Trois difficultés présentées par les comparaisons

Primo, il convient de ne pas sous estimer le risque de sociocentrisme (forme d'un chauvinisme inconscient et donc irréfléchi) qui amènerait une équipe de recherche à considérer que l'univers dont il est le plus familier constituerait à l'évidence l'étalon du monde international des cheminots et que tel ou tel modèle national (le sien de préférence...) serait supérieur aux autres. « Les deux tendances les plus naturelles de la pensée spontanée et même de la réflexion en ses stades initiaux sont de se croire au centre du monde, du monde spirituel comme matériel, et d'ériger en normes universelles les règles ou même les habitudes de sa conduite » écrivait justement J. Piaget (1970 cité in Berthoud, 1986, p. 6-7). Se lancer dans une recherche comparative méthodique, c'est pour le chercheur s'exposer au risque d'une remise en cause d'un paradigme ou d'un prisme d'analyse hérité d'une tradition intellectuelle nationale (Paugam, Van de Velde, 2010, p. 362) et on sait que cet éloignement ne se fait pas sans souffrances. Affectivement douloureux, il est intellectuellement coûteux comme le montre L. Dumont au début de son ouvrage sur les castes où il souligne comment l'*homo aequalis* dont la vision du monde est façonnée par J.-J. Rousseau peine à comprendre un *système hiérarchique* (Dumont, 1967). Et pour en revenir à notre recherche, s'il s'agit de combattre toute forme de chauvinisme, à commencer par le gallocentrisme si spontané dans une ancienne métropole coloniale, il convient d'être symétriquement vigilant par rapport au *chauvinisme inversé* qui considère l'autre comme *a priori* supérieur à soi-même (Berthoud, 1986, p. 14). C'est au prix de cette double vigilance, que la recherche pourra autant que possible se préserver de tout normativisme.

Deuxio, une des difficultés souvent soulevées en matière de comparaison internationale réside dans des complications relatives aux transpositions d'une langue à l'autre. Ce problème, longuement abordé par J.-C. Barbier (2010), existe par exemple explique-t-il dans la traduction de notions éminemment culturelles comme « partenaires sociaux ». De manière encore plus inattendue et parlante cette difficulté se pose aussi pour des appellations professionnelles apparemment aussi évidentes que celle d'« infirmière » qui

¹⁴ On trouvera dans l'intéressant article d'E. Julien (2004), une bibliographie sur le comparatisme en histoire mais aussi en sociologie.

ne recouvrent pas les mêmes réalités dans les univers allemand et britannique (Lallement, 2002, p. 305)¹⁵. Sur ce point, nous postulons que nous serons aidés par l'histoire en partie commune des chemins de fer et par la variabilité technico-économique limitée évoquée *supra*, sans négliger les lexiques avec lesquels et sur lesquels travaillent les organisations internationales des entreprises ferroviaires¹⁶. C'est pourquoi on a de bonnes raisons de penser que ces difficultés pourront être surmontées tant qu'il s'agira du ferroviaire *stricto sensu*. Plus difficiles seront les transpositions dans le langage du chercheur des « fonctions et significations de diverses institutions » (Berthoud, 1986, p. 11). Et à ce niveau, les complications ne manqueront pas de surgir par exemple lorsqu'il faudra confronter la dynamique du rôle du management (notamment des « cadres ») ou le rôle de l'État dans la régulation des relations professionnelles dans les différentes formations sociales qui entreront dans les pays étudiés¹⁷. Le terme même anglo-saxon de « régulation » (*regulation*) n'a pas le même sens de part et d'autre de la Manche et de l'Atlantique, ce qui peut provoquer bien des incompréhensions¹⁸.

Tertio, une difficulté réelle consiste à choisir la bonne focale en se gardant de l'ambition de peindre de trop ambitieuses fresques sociétales ou, au contraire, en se résignant à de trop modestes monographies. Cela doit donc conduire à sélectionner soigneusement les échelles d'analyse et les indicateurs. Surtout, il convient de sélectionner des éléments pertinents qui permettent de comprendre les systèmes fondamentaux dont relèvent les entités que l'on veut étudier. Systèmes devant s'entendre ici non comme un ensemble d'éléments juxtaposés mais comme un *système de relations*.

En bref, on considère le ferroviaire comme un élément constituant du système socio-économique global ou, dans la terminologie de la théorie de l'action économique de P. Bourdieu (2000) comme un « sous-champ » du « champ économique ».

4.5. Interroger les temporalités, les périmètres et les espaces

Notre projet de comparaison invite implicitement à interroger les temporalités des transformations organisationnelles dans les chemins de fer, à considérer la « pluralité du temps social » (Braudel, 1958, p. 726). S'il est nécessaire de déterminer *a minima* des bornes inter temporelles - ce qui est relativement aisé compte tenu de la relative jeunesse du secteur -, il s'agit aussi pour nous de faire dialoguer les différents échelles de durée. Ainsi pensons-nous que l'examen minutieux d'événements ponctuels (« temps court ») ne doit pas nous priver d'une analyse conjoncturelle (« temps intermédiaire ») et structurelle (« temps long ») du secteur. Une telle démarche se prête donc au « double jeu de la synchronie et de la diachronie » (Braudel, 1958, p. 749), laquelle constitue selon nous les fondements même de toute analyse sociologique du changement.

Il importe enfin de préciser que nous préconisons des approches susceptibles de saisir les dynamiques à l'œuvre pour au moins trois raisons : a) la réalité sociale n'a de sens que par rapport à une origine et une tendance; b) elle se transforme de manière continue et au-delà parfois des apparences, il est essentiel d'observer le changement (le « nouveau », les figures émergentes) ; c) enfin, le caractère trompeur des données recueillies (notamment celles qui sont publiées par les institutions publiques) est plutôt réduit dès lors qu'on s'attache à repérer des tendances (le *trend*), c'est-à-dire, autant que faire se peut en analysant des séries statistiques.

Disons un mot des périmètres. La nécessité de voir plus large que la branche ferroviaire, est suggéré par John T. Dunlop qui soulignait que deux des fortes caractéristiques du transport ferroviaire sont a) la

¹⁵ En dehors de l'univers professionnel, le terme de « laïcité » n'a pas beaucoup de sens hors des frontières de la France, mêmes aux États-Unis – surtout peut-être aux États-Unis - qui vivent pourtant dans une sorte d'hyper modernité Voir notamment les travaux de Jean Baubérot et l'article « laïcité » qu'il a cosigné avec Emile Poulat dans l'*Encyclopaedia universalis*.

¹⁶ L'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, créée en 1890), l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer, créée en 1922), etc.

¹⁷ On sait aussi que la notion de « cadres » si structurantes dans l'univers socioprofessionnel français n'est traduisible en anglais et en Allemand, qu'au prix de nombreuses approximations (Dubar, Tripier et Boussard, 2011, p. 193).

¹⁸ Voir à ce sujet <http://www.linguee.fr/francais-anglais?query=laws+and+regulations&source=english>

concurrence opérée les autres modes de transports (air / mer / fluvial / terrestre et, au sein des transports terrestres, la route) et b) la grande sensibilité du trafic aux fluctuations de l'activité économique (Dunlop, *in* Sellier, 1976, p. 98).

La comparaison internationale que nous souhaitons mener interroge en outre les espaces géographiques, parce qu'il est question de transports (et donc de flux spatiaux), mais ce n'est pas l'unique raison. L'élément central renvoie à un processus historique de concentration économique et spatiale du secteur que nous souhaitons analyser. A l'origine, l'organisation des chemins de fer – comme celle des producteurs d'électricité – reposait sur une base locale ou régionale. Ainsi en France, du temps des compagnies privées (c'est-à-dire du milieu du XIXe siècle aux années 1930) la gestion du réseau était répartie entre différentes compagnies, la plupart privées, ayant chacune un monopole d'exploitation sur une partie du territoire. Les compagnies fusionnèrent en 1937-1938 dans le cadre de la constitution de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Pendant longtemps, cette société anonyme, dont l'État possédait 51% des parts, a cantonné son activité au territoire métropolitain. Mais avec la libéralisation des chemins de fer en Europe, son terrain de jeu est devenu beaucoup plus vaste : aujourd'hui, les opérateurs historiques (SNCF, Deutsche Bahn, Trenitalia, etc.) tendent à ignorer les frontières nationales et cherchent à capter les marchés sur tout le territoire européen et même au-delà. Un peu comme la Révolution française avait aboli les douanes et barrières intérieures en vue de favoriser la circulation des hommes et des biens pour libérer les forces productives des tutelles séculaires qui les enserraient, le nouveau cours du capitalisme se donne les moyens d'un système ferroviaire plus fluide, c'est-à-dire visant la plus grande interopérabilité (dont les systèmes techniques sont compatibles et les conducteurs de trains habilités à franchir les frontières). Plus même, il s'inscrit dans un système intermodal (du fer à la route, en passant par le fluvial, l'aérien et le maritime). Ainsi le groupe SNCF fait rouler bus et tramway sur le continent américain. Geodis, fleuron des filiales du groupe SNCF, se targue d'être le premier transporteur routier en France. Notre projet de recherche renvoie donc aussi à des jeux d'échelles.

4.6. Matériaux mobilisés

Quoique différemment des sciences de la matière, les sciences sociales sont un minimum cumulatives. Notre projet ne vise pas à "refaire" le travail accompli par des historiens, des économistes, des sociologues sur les chemins de fer. Il s'agit certes d'aborder les problèmes à nouveaux frais mais surtout de mobiliser les données existantes, les recherches déjà menées et, si possible, les chercheurs qui les maîtrisent. S'il est difficile de broser *a priori* un tableau complet de la documentation, on peut néanmoins proposer quelques pistes de travail.

Nous pensons par exemple nous appuyer sur des documents d'entreprise, en particulier sur les bilans sociaux (ou leurs équivalents) et sur les rapports annuels qui compilent des données relativement homogènes et dont on peut disposer sur la moyenne ou longue période (taille du réseau, nombre de tonne-kilomètres ou voyageur-kilomètres dans l'année, effectifs salariés, chiffre d'affaires, bénéfices, structure du capital, organisation interne de l'entreprise, données sur la structure et le niveau des rémunérations, sur les conflits sociaux, sur le modèle tarifaire, etc.). Nous pensons en outre mobiliser les rapports produits par les institutions en charge de la tutelle, de la régulation du secteur, ou ayant un droit de regard sur la gestion des entreprises ferroviaires. Si l'on considère le cas français, il peut s'agir d'analyses émanant du ministère des Transports, de la Cour des comptes, des associations d'usagers ou encore, concernant le vieux continent, des institutions européennes. Les organismes internationaux comme l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) dont se sont dotés les opérateurs ferroviaires sont aussi des sources d'informations importantes. La documentation syndicale est en outre souvent abondante et d'un grand recours pour comprendre les mutations d'un secteur, d'autant que – du moins est-ce vrai en Europe et sans doute dans bien d'autres pays – les chemins de fer constituaient et constituent encore assez souvent un bastion du syndicalisme. Il existe enfin une littérature grise abondante sur le sujet qu'il faudra répertorier et analyser.

Pour la période la plus récente, il nous semble par ailleurs essentiel de compléter les analyses secondaires par une série d'entretiens avec les différentes parties prenantes du ferroviaire contemporain, en particulier

des représentants des organisations supranationales, des États, des opérateurs historiques ferroviaires, éventuellement des entreprises “nouvelles entrantes” mais aussi des experts, des syndicalistes, des représentants des associations d’usagers, des lobbies et des *think tanks*. Il convient aussi d’être attentif au conseil de B. Jobert qui nous incite à ne pas privilégier les informations les plus routinisées et suggère de s’ouvrir à d’autres indicateurs peut-être moins formalisés mais plus pertinents (Jobert, 2002, p. 327).

4.7. Appel au réseautage

Ce document est porteur d’un projet ambitieux : participer à la construction d’un réseau international de recherche sur les décompositions / recompositions du ferroviaire. A nos yeux, le présent projet doit être conçu comme une première esquisse, un « document martyr » aussi dit « en construction », appelé à être rectifié, complété, enrichi voire infléchi en fonction des discussions scientifiques que nous souhaitons vivement favoriser.

Il est essentiel à nos yeux que cette organisation réticulaire de la recherche implique certes des pays européens, mais qu’elle franchisse aussi les limites du vieux continent. Il convient en effet de bannir le provincialisme qui consiste à considérer l’Europe (ou l’Amérique du Nord) comme le centre de gravité de la société monde et à ignorer les pays pauvres ou émergents (Jobert, 2002, p. 327). Nos premiers contacts encore trop superficiels en Argentine, au Pérou et en Tunisie, les éléments recueillis sur le Mali nous ont convaincu qu’en matière de restructurations ferroviaires, les temporalités, les acteurs, les enjeux, les arènes sont distincts d’un pays et surtout d’un continent à l’autre, mais que rare sont les États-nations où il ne se passe rien¹⁹. On peut sans grand risque de se tromper formuler l’hypothèse que la question des restructurations ferroviaires se pose à peu près partout mais de manière très différente au Brésil, en Amérique du Nord, mais aussi en Afrique du Sud, en Inde, en Russie et bien sûr en Chine et au Japon.

La taille du réseau de recherche que nous voulons construire n’est pas déterminée avec plus de précision que l’aire géographique que l’enquête pourrait concerner. Tout dépendra des premiers résultats des investigations. On peut parler de structuration progressive de l’échantillon et de « *constant qualitative method* » au sens de B. Glaser et A. Strauss (1967). D’une certaine manière, le réseau de recherche que nous projetons s’inspire du GERPISA (Groupe d’étude et de recherche permanent sur l’industrie et les salariés de l’automobile), dont nous avons longuement rencontré un des membres fondateurs. A l’origine, le GERPISA était un réseau français de chercheurs en économie, gestion, histoire et sociologie, travaillant sur de nombreux aspects de l’industrie automobile. Le groupe de recherche fut transformé en réseau international en 1992. En 2000, 410 membres répartis dans 27 pays en étaient membres (Boyer et Freyssenet, 2000, p. 121).

Sur le plan du financement, il semble possible, dès qu’une esquisse de réseau se sera mise en place, de chercher des financements auprès de l’Agence Nationale de la Recherche (ANR) en France ou auprès de la Commission européenne voire des opérateurs ferroviaires ou des entreprises de construction du secteur, de la même manière que le Gerpisa s’appuie aussi sur les constructeurs automobiles.

5. Grille analytique proposée pour ouvrir le débat (document de travail)

Si le comparativisme s’impose, il ne saurait être question de tout comparer ni d’aborder la réalité de manière trop préconçue et pour tout dire trop rigide ce qui ne laisserait pas la place qu’elle mérite à la découverte inattendue et aux phénomènes de *serendipity*, tels que décrits par R. K. Merton [(1949), 1965]. C’est pourquoi nous proposons une esquisse de grille analytique visant la mise en place de trois “observatoires de synthèse” (Dumézil) composée de questions relatives aux dimensions essentielles des chemins de fer : 1) la structuration du secteur et de l’espace économique ; 2) les règles relatives au travail et à l’emploi, les conflits et les négociations ; 3) la politique commerciale des chemins de fer.

Mais il existe une porosité, dont la teneur est à évaluer, entre les systèmes ferroviaires nationaux et la société globale dans laquelle ils ont vu le jour, se sont développés et sont éventuellement entrés en crise. C’est pourquoi, si, à la différence des économistes standards, il nous apparaît bien trop ambitieux de

¹⁹ Ainsi en Uruguay, une consultation populaire aurait abouti à un refus de privatiser les transports ferroviaires. Au Paraguay, en revanche, seuls quelques dizaines de km de ligne demeurent en exploitation.

comparer les sociétés dans leur totalité, il convient néanmoins de souligner que le secteur ferroviaire n'est pas un isolat. Pour le comprendre, il faut le replacer dans un ensemble plus vaste. Il s'agit en fait d'observer des relations plutôt que des acteurs ou des états singuliers. Cela passe par une analyse des influences "sociétales" « et des conditions qui prédéterminent la portée de telles influences » (Lallement, 2002, p. 298-299). De surcroît, une analyse terme à terme trop rigide, présenterait le risque d'occulter une indispensable dimension compréhensive (le sens que les acteurs donnent à leur comportement). Or celle-ci devrait compléter l'approche statistique, certes plus objectivante, mais oh combien mutilée si elle n'est pas éclairée par la mise en œuvre des projets, des actions / réactions / interactions des acteurs sociaux. En conséquence de quoi, il nous a semblé impossible de ne pas introduire une dimension supplémentaire dite "sociétale", relative aux évolutions sociales globales qui participent de et à la modification du secteur.

5.1. Dynamique des dimensions sociétales

Il convient de concevoir la relation entre les évolutions sociétales et sectorielles de façon dialectique. Du fait de son poids économique, symbolique et stratégique dans nombre de pays européens, le ferroviaire modifie bien en retour le cadre sociétal dont il est parfois l'une des composantes importantes dans la mesure où a) il favorise la circulation des biens et des personnes, b) participe à l'aménagement du territoire et c) les cheminots ont incarné et font vivre encore parfois un bastion syndical.

5.1.1. Une approche structurale

Comme le dit M. Lallement, "s'il est un acquis du système relationnel, c'est bien celui en vertu duquel ce sont des ensembles, des systèmes, des configurations (...) qu'il est intéressant d'observer sachant que l'essentiel n'est pas la nature d'un élément mais sa présence ou son absence et, plus encore, son positionnement relatif dans un espace d'interactions". L'étude des relations entre acteurs, institutions, répertoires rhétoriques, registre d'action collective prévaut sur l'attention à une entité singulière qui, si elle était considérée isolément, n'apprendrait guère à l'observateur (Lallement, 2002, p. 298-299).

Il s'agit ici de fournir des points de repères permettant de comprendre l'univers socioculturel plus vaste (la "société") dans lequel le secteur ferroviaire se déploie et dans lequel les cheminots exercent leur activité. Il s'agit en somme de comprendre la dynamique des cadres sociaux (les "institutions") qui contiennent, contraignent et colorent le monde ferroviaire mais aussi les "articulation et tensions" qui travaillent chaque configuration. Ce détour par le volet sociétal est indispensable pour vaincre "l'extrême résistance à la comparaison" par exemple dans la perception sociale du temps et de l'emploi (Lallement et Spurk, 2002, p. 16 ; Lallement, 2002, p. 305). En d'autres termes cette approche sociétale s'impose afin de ne pas réifier les réalités à comparer et afin de montrer qu'elles peuvent ne pas avoir le même sens d'une formation sociale à l'autre.

5.1.2. A la recherche d'indicateurs pertinents

- Comment évolue sur quelques décennies la part respective du secteur primaire, secondaire, tertiaire ?
- Quel est l'Indice de Développement Humain (IDH) ? Et comment a-t-il évolué ?
- Quel est le *Gender-related Development Index* (GDI). Et comment a-t-il évolué ?
- Quelle place occupe le pays dans le classement des pays par produit brut nominal ? Et comment a-t-il évolué ?
- Quelle place occupe le pays selon la valeur de son produit brut annuel par habitant. Et comment a-t-elle évolué ?
- Quel est le seuil de pauvreté fixé par la puissance publique (pauvreté au sens des économistes) ?
- Quelle est la dynamique du nombre de personnes qui disposent de revenus inférieurs à ce seuil ?
- Quelle est la fourchette d'évaluation de l'économie informelle et du travail dissimulé (sans ignorer que cette notion est peut-être spécifique au monde le plus développé) ?

- Evolution de la façon dont l'État conçoit son rôle dans la sphère socio-économique (question de la propriété des moyens de production et d'échange, politique fiscale, protection sociale, etc.)
- Les notions de service public et de délégation de service public ont-elles fait et font-elles encore sens dans la formation sociale ?
- Rapport de l'État-nation à d'éventuelles institutions supranationales et évolution de l'autonomie de leurs composantes : Union européenne²⁰, ASEAN²¹, ALENA²², le MERCOSUR (aussi appelé MERCOSUL)²³.
- Evolution des parts de marché entre la route, l'air, le rail et la voie d'eau.
- Quelle est la taille du réseau routier / autoroutier ?
- Sur la route, dans le transport des personnes, évolution de la part de marché entre déplacements collectifs (autocars, etc.) et individualisés (automobile, deux roues, etc.).
- *Idem* pour les transports de marchandises.
- Sensibilité sociale aux questions environnementales ?
- Evolution générale du niveau de formation initiale de la main d'œuvre (est-ce pertinent ?)
- Quelles sont les grandes caractéristiques des systèmes de protection sociale existants ?
- Globalement dans la typologie de P. Hall et D. Soskice (2001) de quelle variété de capitalisme relève la société considérée ? Comment se situe-t-elle sur un axe opposant d'un côté les économies libérales de marché (*liberal market economies*) et à l'autre extrémité les économies coordonnées de marché (*coordinated market economies*) ?
- Globalement dans la typologie de G. Esping-Andersen (1990), de quel modèle (libéral, à la manière nord-américaine ou social-démocrate comme les pays scandinaves ou encore conservateurs-corporatistes comme l'Allemagne et l'Italie) se rapproche le plus la formation sociale considérée²⁴ ?
- Quel est le pourcentage de la population active travaillant directement pour le rail ?

5.2. Dimensions sectorielles

En évitant autant que possible les approches excessivement macro ou, à l'inverse, trop micro on suggère de s'interroger sur trois dimensions du secteur ferroviaire qui entretiennent des relations fonctionnelles sur lesquelles nous reviendrons en conclusion.

5.2.1. Structuration du secteur et de son espace économique

Il s'agit ici de comprendre comment - historiquement et dans chacun des pays considérés - le secteur a été et est matériellement organisé. Il est question de la place qu'occupe l'État dans la gestion du secteur, de déterminer à qui appartient le capital des entreprises, de comprendre le degré d'intégration du secteur, etc.

1. Sur l'existence d'un monopole historique et les logiques de sa remise en cause

- Y a-t-il toujours eu un opérateur historique public ou privé en situation de monopole ? Si oui, quelles furent les grandes étapes de sa constitution ? Si non, quelles étaient les règles de partage de marché ?
- A quelle date à partir de qui et de quoi (pour répondre à quel problème et avec quels objectifs), et dans quelles circonstances a-t-on assisté à une déprivatisation qui a donné naissance à l'opérateur historique ?

²⁰ Association régionale regroupant 27 États membres et fondée en mars 1957 par le Traité de Rome.

²¹ Association of Southeast Asian Nations, créée en août 1967 sur l'initiative des États-Unis d'Amérique entre cinq pays (l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour et la Thaïlande) et qui en compte désormais cinq de plus (Brunei, Cambodge, Laos, Myanmar (Birmanie), Viêt Nam).

²² Accord de coopération économique et de libre-échange entre le Canada, les États-Unis d'Amérique et le Mexique signé en janvier 1994.

²³ Association régionale créée en mars 1991 entre le Brésil, l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay. Le Venezuela l'a rejoint en 2012 et cinq pays y sont associés (Bolivie, Chili, Pérou, Colombie, Equateur).

²⁴ Deux questions suggérées par la lecture de Lallement et Spurk, 2002.

- L'opérateur historique est-il nationalisé ? L'État est-il actionnaire ?
- Si des privatisations ont été engagées, quelles sont les forces qui ont poussé dans ce sens, quelles sont les forces qui y ont résisté ?
- Quand a débuté cette éventuelle privatisation ?
- A-t-elle été plutôt franche ou plutôt rampante ?
- A quel débat public les privatisations ont-elles donné lieu ?
- Dans quelle mesure les différents marchés ferroviaires (fret international, national, régional, voyageurs, international) sont-ils ouverts (monopole / oligopole / concurrence) ?
- Selon quels principes se fait l'ouverture à la concurrence (concurrence *pour* ou *sur* le marché) ?

2. Sur la dynamique d'intégration/désintégration du secteur

- Où en est l'éventuelle désintégration de l'opérateur historique ?
- Niveau d'intégration du secteur : le secteur est-il découpé en types d'activités ? Y a-t-il une séparation du rail et de la roue ? Y-a-il une autonomie des gares ?
- Qui est propriétaire du réseau ferré (les rails) ?

3. Sur les entreprises du secteur

- Qui sont les détenteurs du capital du ou des opérateurs ferroviaires (et leur nationalité) ?
- Quelles entreprises hors secteur sont contrôlées par le ou les opérateurs historiques ?
- Y a-t-il des activités sous traitées et lesquelles ?
- Les sous-traitants sont-ils capitalistiquement indépendants du donneur d'ordre ferroviaire ?

4. Sur la "financiarisation" et l'internationalisation du secteur

- L'opérateur historique est-il propriétaire de filiales de droit privé ? Si oui, dans quelle mesure s'agit-il de filiales ferroviaires ?
- Les opérateurs publics ou privés sont-ils présents dans d'autres pays ?
- Y a-t-il des opérateurs étrangers sur le territoire national et comment évolue leur part de marché (comment celui-ci est-il calculé) ?
- Ces opérateurs étrangers sont-ils des opérateurs historiques ?

5. Sur l'organisation matérielle du réseau

- Quelle est la taille du réseau ? Part de lignes électrifiées ?
- Nombre de personnes transportées annuellement / rapport à la population totale
- Tonnage annuel de marchandises transportées ?
- Distribution entre régional, national et Lignes à grande vitesse ?

6. Sur l'organisation institutionnelle du secteur

- Y a-t-il au niveau national ou supranational des instances de régulation de la concurrence ?
- Des instances de la sécurité ferroviaire ?
- Existe-t-il des groupes de pression organisés ?
- Comment l'État conçoit-il son rôle par rapport aux chemins de fer ?

7. Projets de développement du ferroviaire

- Régime de justification des projets (considérations environnementales, économiques, etc.)
- Quels acteurs publics, économiques, syndicaux ?
- Quelles incitations des institutions supranationales ?

8. Sur la construction ferroviaire

- Quels sont les fournisseurs des opérateurs ferroviaires ?
- Comment évolue la part des matériels produits dans le pays et à l'étranger ?
- Le pays est-il exportateur de matériel ferroviaire ?

- Le matériel est-il acheté par les opérateurs ou loué ?



9. Sur l'interopérabilité

- Les trains du pays roulent-ils dans les pays limitrophes et selon quelles modalités
- Y-a-t-il des obstacles techniques à cette circulation internationale (signalisation, tension des machines, écartement des voies) ou des obstacles réglementaires ?
 - Règles relatives au travail et à l'emploi, conflit et négociation

Il s'agit maintenant de comprendre comment s'est construit historiquement le marché interne du travail dans les chemins de fer et comment il se désagrège ou se recompose.

5.3. Dynamique du marché du travail et des relations de travail

5.3.1. *Dynamique démographique*

- Evolution du nombre de salariés directs (insiders) et indirects (sous-traitants) ?
- Structure des âges ?
- Répartition par genre (en distinguant entre grandes familles de fonctions) ?
- Dynamique du rapport à la nationalité des insiders et des salariés périphériques ?

5.3.2. *Dynamique de l'emploi*

- Dynamique de mobilisation de la main d'œuvre (processus et modes de recrutement, réseaux, etc.)
- Les secteurs trouvent-ils plus difficilement qu'auparavant la main d'œuvre requise sur le marché du travail ouvert ?
- Dynamique de la stabilité / précarité de l'emploi ?
- Qu'en est-il du travail temporaire (intérim) ?
- Les restructurations se sont-elles traduites par des départs volontaires
- incités (dans quelles conditions ?)
- autoritaires (dans quelles conditions ?)
- Dynamique de la relation entre *insiders* et des travailleurs périphériques ?
- Au fil du temps, certaines fonctions ont-elles été filialisées et externalisées (dans l'affirmative, les quelles) ?
- Dans quelle mesure s'agit-il d'un retour à la situation originale ?
- quel périmètre pour le marché primaire et le marché secondaire ? - Observe-t-on la présence de salariés aux frontières de l'entreprise (zones grises du salariat ?) dont le statut est supérieur ou inférieur à la norme ?
- Quelles sont les catégories concernées par la précarité ?
- Ces catégories travaillent-elles aussi pour d'autres entreprises en dehors du ferroviaire ?
- Modes d'accès à la tête de l'entreprise (carrière interne / lien patrimonial avec l'entreprise / carrière au sein de l'État / carrière dans d'autres entreprises intra- ou extra-sectorielles) ?
- Profil des dirigeants du secteur ferroviaire (ingénieurs / gestionnaires / financiers)
- Diplômes / formation du management à tous les niveaux ?

5.3.3. *Dynamique de la structure des qualifications*

- Quelle relation formation / emploi dans la branche ?
- Quelle est la pyramide des qualifications / classifications et comment a-t-elle évolué ?
- Quel modèle hiérarchique prévaut dans l'entreprise ?
- Quelle proportion représentent les conducteurs par rapport aux effectifs totaux ?
- Le distinguo roulants / sédentaires est-il familier aux cheminots ?
- Le métier de contrôleur a-t-il une identité propre ?

- Comment évolue le rapport entre formation initiale de la main d'œuvre et formation internalisée ou mixte (par catégories) ?
- Quelle est la durée de la formation initiale et continue, par catégories ?

5.3.4. *Dynamique de la politique des rémunérations directes*

- Quelle est la spécificité, par rapport aux salariés du privé d'une part et des fonctionnaires d'autre part, du mode de calcul des rémunérations des cheminots ?
- Dynamique de la spécificité des salaires et écarts de salaires ?
- Comment évolue le niveau de rémunération des cheminots par rapport à l'inflation ?
- Dynamique de la part variable dans les rémunérations ?
- Comment évoluent les rémunérations cheminotes par rapport
- au salaire moyen du pays
- des entreprises privées et publiques de tailles équivalentes,
- au salaire minimum (s'il existe)
- du traitement des fonctionnaires ?

5.3.5. *Dynamique de la politique des rémunérations indirectes*

- Dynamique de la protection sociale (âges de départ à la retraite par catégories)
- Dynamique de la médecine du travail. Est-elle internalisée ?
- Dynamique de la politique de logement des entreprises ?
- Dynamique des prestations internes (centre de vacances, activités culturelles, etc.), en rapportant ces éventuelles prestations à celles qu'offrent des entreprises de tailles équivalentes et à celles de la fonction publique et du privé.

5.3.6. *Temps de travail*

- Dynamique de l'organisation du temps de travail, en différenciant par catégories ?
- Mode de calcul quotidien / hebdomadaire / mensuel / annuel.
- Quelles sont les durées hebdomadaires / mensuelles / annuelles de travail ?
- Qu'en est-il des usages du temps partiel ?
- Repère-t-on des initiatives visant à la flexibilisation de la force de travail ?

5.3.7. *Absentéisme et accidentologie du travail*

- Comment évolue l'absentéisme par catégories ?
- Comment évoluent les accidents du travail par catégories ?
- Comment évoluent les maladies professionnelles par catégories ?

5.3.8. *Dynamique du rapport à l'action collective, des luttes et des résistances*

- Dynamique du rapport des cheminots à l'action collective ?
- Quelles sont les thématiques revendicatives et comment évoluent-elles ?
- Quels sont les modes de conflictualité ?
- Dynamique du taux d'arrêts du travail ?
- Dynamiques des formes de résistance des salariés ?
- Dynamique de la réglementation du droit de grève des cheminots en la rapportant à l'évolution de la réglementation pour les autres "corporations" et pour les fonctionnaires ?

5.3.9. *Statut et conventions collectives*

- Tout ou partie des salariés de l'opérateur historique ont-ils bénéficié ou bénéficient-t-ils encore d'un statut particulier par rapport aux salariés des autres branches des transports (ou aux opérateurs ferroviaires privés) ?
- Dans quelle mesure cet éventuel statut particulier a-t-il été octroyé ou négocié ?

- L'État joue-t-il un rôle particulier dans les relations de travail collectives dans les chemins de fer (par rapport p. ex. au secteur routier, camions, bus, etc.) ?
- S'il y a un statut spécifique des cheminots, en quoi se distingue-t-il du statut des fonctionnaires (s'il existe) ?
- S'il y a coexistence de cheminots relevant d'un opérateur historique et de cheminots relevant du privé, qu'est-ce qui les différencie du point de vue des protections et des droits collectifs ?
- Dynamique de la négociation collective. Est-elle plus ou moins intense que dans le passé ?
- Dynamique du rapport entre l'État et la corporation cheminote ?
- Des organisations patronales spécifiques défendent-elles les intérêts des employeurs. Cf. Union des transports publics (UTP) à Bruxelles ?

5.3.10. *Identités cheminotes pour soi et pour autrui*

- Dynamiques des "identités pour soi" (Dubar, 2000).
- Dynamique de représentation des cheminots pour eux-mêmes (comment voient-ils leur place dans la société) ?
- Les cheminots se sont-ils référés et se réfèrent-ils encore à de grandes figures, de grands combats et une époque mythiques (Voir Kourchid, 2007), voire à des légendes (Caron, 1997).
- Les travailleurs du rail, font-ils l'objet d'une appellation spécifique (cheminots en France, *navigators* en Grande Bretagne, etc.) qui les spécifie par rapport à d'autres métiers ou "corporations"? Dans l'affirmative, un de ces métiers revêt-il une fonction éponyme pour l'ensemble des salariés de l'entreprise ?
- Dynamique d'une éventuelle "passion cheminote" pour la technique ferroviaire (caractéristiques techniques du matériel, etc.)
- La "corporation" cheminote se distingue-t-elle des autres professions par sa sociabilité (animation d'associations professionnelles ou de collectionneurs, de blog, de sites Internet, etc.).
- Dynamique des Identités pour autrui (Dubar, 2000).
- Comment les cheminots sont-ils vus par les médias, par les partis politiques, par les associations d'usagers / de clients, etc.) ?
- L'opinion publique (à définir) associe-t-elle cheminot à statut et service public (si la notion a un sens) ?
- Comment est jugé le service public ferroviaire par rapport à d'autres services publics (santé, école, etc.)

5.4. Dynamique des politiques commerciales

On s'interroge ici sur les politiques commerciales des chemins de fer en considérant qu'elles sont un indicateur heuristique d'un changement d'orientation par rapport au marché des produits, aux usagers/clients/consommateurs et donc aux salariés et à l'État.

5.4.1. *Sur le modèle tarifaire*

- Quelles sont les règles de calcul du prix du transport ferroviaire (régional, national, international) pour les voyageurs et le fret ? Comment cela a-t-il évolué ?
- Le prix est-il basé sur le principe d'un tarif kilométrique uniforme (modèle de "péréquation" tarifaire) ? Est-il basé sur le principe du forfait, quelle que soit la distance parcourue ? Est-il basé sur le "coût marginal" ? Est-il basé sur la propension des voyageurs ou des marchandises à payer (valeur attribuée au service de transport, comme pour le *yield management*²⁵) ? Ou sur un autre modèle ?

²⁵ Le *yield management* est un système de tarification en temps réel, permettant à l'entreprise ferroviaire de maximiser ses recettes. Il est par exemple mis en œuvre en France dans le cadre de l'exploitation du Train à grande vitesse (TGV).

- Même question pour la tarification de l'infrastructure, le cas échéant (c'est-à-dire si les trains payent un péage pour circuler sur le réseau ferré).
- Quel rôle l'État ou les collectivités locales jouent-ils dans la détermination des tarifs ?
- L'éventuelle autonomie des entreprises en la matière est-elle différente de celle qui existe pour la détermination des tarifs de l'eau, du gaz et de l'électricité ?
- Quelle est la politique des entreprises en matière de réduction sociale et commerciale pour le transport de voyageurs ? Quelles réductions sociales existe-t-il (militaires, familles, cheminots) ? Quelles réductions commerciales (avec ou sans carte, sous quelles conditions) existe-t-il ?
- Bénéficie-t-on de réductions si l'on achète son billet de train à l'avance ?

5.4.2. *La question du "service public" et des obligations de service public*

- Existe-t-il un principe de "service public" qui prévaut dans le secteur²⁶ ? En a-t-il existé un ? Si oui, quel est-il ou quel était-il ? (En France, cela renvoie aux deux piliers que sont l'obligation de transporter et l'égalité de traitement). Par exemple, existe-t-il une obligation de transporter ? S'applique-t-il de manière uniforme à l'ensemble des activités ferrées ? Qu'en est-il du rôle éventuel des associations de consommateurs (d'usagers / de clients) dans la régulation commerciale ?
- L'État acceptait-il et/ou accepte-t-il de compenser les pertes éventuelles ? Impose-t-il un équilibre des comptes ou exige-t-il de dégager des marges bénéficiaires ? Cherche-t-il à réaliser des bénéfices ou à équilibrer le budget de l'entreprise.

5.4.3. *La politique marketing*

- Quel usage de la publicité ?
- Existe-t-il des accords avec d'autres entreprises, dans le secteur ferroviaire notamment ?
- Existe-t-il des formes de segmentation de la clientèle ?
- Est-ce que la politique commerciale tend à la massification de la clientèle ou à l'élitisation ?
- Les voyageurs sont-ils considérés comme des clients, des usagers, des consommateurs ?
- De quels moyens disposent-ils pour faire valoir leur droits (associations formelles, informelles, reconnues, médiateurs ?

5.4.4. *Horaires et fréquence des trains (pour les voyageurs)*

- Comment sont construites les grilles horaires ? Comment est déterminé le tracé des lignes ? Des liaisons ou des trains disparaissent-ils ?
- Les voyageurs sont-ils considérés comme des usagers ? Comme des clients ? Comme des consommateurs ?

5.4.5. *Qualité du transport (pour les voyageurs)*

- Est-il possible de réserver une place assise ?
- Est-on obligé de réserver sa place ? (C'est par exemple le cas en France, dans les TGV)
- Existe-t-il plusieurs niveaux de confort ? (1^{re}, 2^e, 3^e classe, *low cost*, etc.) ?
- Existe-t-il des formes de ségrégation sociale ? Sont-elles voulues ou s'agit-il d'effets pervers produits par l'organisation du système ?

²⁶ Sur la définition et l'usage de la notion de service public, on peut se reporter au numéro spécial de la revue *Regards croisés sur l'économie* : « Bientôt privés de services publics ? Enquête sur les mutations du service public », n° 2, 2007.

6. Conclusions : une recherche comparée internationale et pluridisciplinaire

« Il n'y a qu'une ligne à suivre, celle du chemin de fer », Albert Londres

22

Une analyse internationale et comparative des restructurations ferroviaires nous semble un bon terrain d'enquête pour se défaire des idées reçues sur l'homogénéisation en cours de l'évolution du capitalisme et de ses restructurations. En multipliant les échelles d'analyse (de l'entreprise aux organisations supranationales, en passant par les politiques des États-nations), nous escomptons la mise en lumière de la relative diversité des logiques politiques, économiques et sociales à l'œuvre, que ce soit *dans le ferroviaire* ou dans d'autres *services publics*. Concernant les transports des voyageurs et des marchandises, nos premiers éléments d'enquête comparant la conception des restructurations ferroviaires en Europe (Allemagne ou France, par exemple) et en Amérique du Sud (Argentine, Chili ou Brésil) révèlent des différences notables, étant entendu que, dans presque tous les cas, les États ne conçoivent plus leur rôle comme autrefois et cela sans ignorer que dans certains pays d'Amérique latine, le transport de voyageurs par voie ferrée a disparu, semble-t-il, il y a déjà plusieurs décennies.

Cette recherche contribuera à enrichir celles qui, dans la lignée des travaux de P. Hall et D. Soskice (2001) ou de B. Amable (2003) s'intéressent à la diversité des formes les plus contemporaines de capitalisme.

Cette esquisse de projet *interdisciplinaire* et, par nature, *internationale* s'adresse à des chercheurs confirmés, à des chercheurs en formation (étudiants en master, doctorants), mais aussi à des *acteurs sociaux* qui, quelle que soit leur place dans le fonctionnement du secteur qui retient notre attention (au titre des États, des associations professionnelles, des entreprises publiques ou privées, des syndicats, des usagers, etc.), sont prêts à contribuer à ce projet en participant à sa (re)définition, à sa mise en œuvre pratique (en s'impliquant dans l'enquête et dans les réunions de travail) ou qui souhaitent plus simplement le soutenir sur le plan intellectuel ou matériel.

7. Bibliographie

- AMABLE Bruno, 2003, *The diversity of modern capitalism*, Oxford, Oxford University press.
- AMADIEU Jean-François et GROUX Guy, 1998, « Entre l'entreprise et l'État, le nouveau système de règles », in J. Commaille et B. Jobert, 1998 (dir.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, p. 241-255.
- ANDOLFATTO Dominique, DRESSEN Marnix et FINEZ Jean, 2012, Les salaires à la SNCF, inflexion néolibérale et résilience du statut », *Note de l'Institut Européen du Salariat*, mai 2012, n° 27.
- BARBIER Jean-Claude, 2010, « La culture politique et la diversité des systèmes de protection sociale », Grenoble, Congrès de l'Association française de sociologie (RT 6), accessible en ligne sur http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/68/71/21/PDF/pdf_WP2010-4Barbier.pdf
- BERTHOUD Gérald, 1986, « La comparaison en sciences humaines et sociales. Etudes éditées par Gérald Berthoud et Giovanni Busino, *Revue Européenne des sciences sociales*, XXIV, n° 72, Genève, Librairie Droz.
- BEYER Antoine, « La rivalité SNCF/DB. Une tentative d'interprétation géostratégique à l'échelle ouest-européenne », *L'Espace Politique*, vol. 15, n° 3. URL :
- BEZES Philippe, 2009, *Réinventer l'État. Les réformes de l'administration française (1962-2008)*, Paris, PUF.
- BONELLI Laurent et PELLETIER Willy, 2010, *L'État démantelé. Enquête sur une révolution silencieuse*, Paris, La Découverte.
- BOURDIEU Pierre, 2000, *Les Structures sociales de l'économie*, Paris, Le Seuil.
- BOUVIER Jean (1977), 1985, *Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIXe-XXe s.)*, Paris, SEDES (Regards sur l'histoire), 382 p.
- BOYER Robert et FREYSSINET Michel, 2000, *Les modèles productifs*, Paris, La Découverte.
- BRAUDEL Fernand, 1958, « Histoire et Sciences sociales : la longue durée », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, p. 725-753
- CARON François, 1984-1992 (rééd. 1997), « L'entreprise », in P. Nora (dir.), *Les lieux de mémoire. Tome 3*, Paris, Gallimard, p. 3307-3350.
- CARON François, 2010, La Dynamique de l'innovation, changement technique et changement social (XVI^e-XX^e siècle), 469 p.
- CHANDLER Alfred, 1977, *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge/London, Harvard University Press.
- CHEVANDIER Christian, 2002, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- COHEN Valérie & DRESSEN Marnix (2008), « effritement du statut, restructurations des chemins de fer et retour », communication aux journées scientifiques de l'Université de Nantes, « Ouvriers et employés à statut d'hier à aujourd'hui », 18 p.
- CORAIL Jean-Louis de, 2003, « Service public », in D. Alland et S. Rials (éd.) *Dictionnaire de la culture juridique*, Paris, Lamy/PUF, p. 1411-1415.
- CUCHE Denys (1996), 2001, *La notion de culture dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte (Repères), 123 p.
- CUPROW A, *Economie des chemins de fer*, Moscou, 1875.
- Da COSTA Isabel et GARANTO Annie, 1993, « Entreprises japonaises et syndicalisme en Europe », *Le Mouvement social*, n° 162, p. 95-128.
- DIMAGGIO Paul J. et POWELL Walter, 1983, « The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields », *American Sociological Review*, vol. 48, no 2, p. 147-160.
- DOBBIN Frank, 1994, *Forging Industrial Policy: the United States, Britain, and France in the Railway Age*, Cambridge University Press, Cambridge.
- DOBBIN Frank and DOWD Timothy, 2000, « The Market That Antitrust Built: Public Policy, Private Coercion and Railroad Acquisitions, 1825 to 1922 », *American Sociological Review*, vol. 65, n° 5, p. 631-657.

- DUBAR Claude, 2000, *La Crise des identités, l'interprétation d'une mutation*, Paris, PUF.
- DUBAR Claude & TRIPIER Pierre, BOUSSARD Valérie, 2011, *Sociologie des professions*, A. Colin (Col. U).
- DUBET François (dir.), 1997, *Sociologie du Travail* n° 4 (numéro spécial consacré aux conflits dans les transports ferrés et routiers). DUMONT Louis, 1967, *Homo hiérarchicus, Essai sur le système des castes*, Paris, Gallimard (Bib. Des sciences humaines), 445 p.
- DUMONT Louis, 1975, *Homo aequalis, Genèse et épanouissement de l'idéologie économique*, Paris, Gallimard (Bib. des sciences humaines).
- DUNLOP John T, 1958, *Industrial Relations Systems*, Harvard Business School Press.
- DURKHEIM Emile (1895), 1986, *Règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF (Quadrige), 149 p.
- ERHEL Christine et PALIER Bruno (2005), « Europe sociale et Europe de l'emploi : l'apport de Douglass North à l'explication des trajectoires nationales », *Economies et Sociétés, Série Socio-Economie du Travail*, n°26, 8/2005, p. 1531-1556.
- ESPING-ANDERSEN Gosta, 1999, *Les trois mondes de l'État providence, Essai sur le capitalisme moderne*, PUF (Le lien social), 310 p.
- FAUCONNET Paul et MAUSS Marcel, 1901 « La sociologie, objet et méthode », *La Grande encyclopédie*, vol. 30.
- FOURASTIÉ Jean, (1949), 1963, *Le Grand espoir du XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 372 p.
- GLASER Barney & STRAUSS Anselm, 1967, *The discovery of ground theory: strategies for qualitative research*, London, Weinfeld & Nicolson.
- HALL Peter A. et SOSKICE David W., 2001, *Varieties of capitalism: the Institutional Foundations of Comparative Advantage*, Oxford, Oxford University Press.
- HASSENTEUFEL Patrick, 2005, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale, Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politiques publiques », *Revue française de science politique*, 2005/1.
- HIRATA Hélène, 1994, « Socialisation familiale, éducation scolaire et formation en entreprise : une comparaison France/Brésil/Japon », *Revue internationale en éducation*, n° 1, p. 47-56.
<http://espacepolitique.revues.org/index2138.html>
- IRIBARNE Philippe d', 1991, « Culture et "effet sociétal" », *Revue Française de sociologie*, vol. 32 n° 4, p. 599-614.
- IRIBARNE Philippe d', 1991, *La logique de l'honneur*, Paris, Le Seuil.
- JOBERT Bruno (dir.), 1994, *Le tournant néolibéral en Europe*, Paris, L'Harmattan.
- JOBERT Bruno, 1998, « La régulation politique : le point de vue d'un politiste », in J. Commaille et B. Jobert, 1998 (dir.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, p. 119-144.
- JOBERT Bruno, 2002, « Politique de la comparaison », in *Stratégie de la comparaison internationale*, M. Lallement et J. Spurk, dir, Paris, CNRS éditions, p. 325-328.
- JUCQUOIS Guy, 2000, « Le comparatisme, éléments pour une théorie », in G. Jucquois et C. Vielle (eds.), *Le comparatisme dans les sciences de l'homme. Approches pluridisciplinaires*, Bruxelles, De Boeck, p. 19-46.
- JULIEN Elise, 2004, « Le comparatisme en histoire, rappel historiographiques et approches méthodologiques », *Hypothèses*, Travaux de l'École doctorale d'Histoire, Paris, Publications de la Sorbonne, p. 191-201.
- KOURCHID Olivier, 2001, « Régulation des conflits dans l'industrie houillère en France et en Europe dans les années 1890-1900. Spécificités nationales et comparaisons internationales », in Françoise Fortunet (dir.), *Un siècle de pratiques de régulation des conflits collectifs du travail (la loi du 27 décembre 1892 en débat)*, Dijon, Publications de l'université de Bourgogne, Centre Georges Chevrier, volume 16, p. 85-111.
- KOURCHID Olivier, 2007, « Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 36-37, p. 220-276.
- KRIEGEL Annie, 1988, *La grève des cheminots*, Paris, Armand Colin.
- KUISEL Richard, 1984, *Le capitalisme et l'État en France. Modernisation et dirigisme au XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 476 p.
- LAFARGUE Paul (1880), 1992, *Le Droit à la paresse, réfutation du droit au travail de 1848*, Paris, Climats (l'Éclipse).

- LAFARGUE Paul, 1909, *Le Déterminisme économique de K. Marx, Recherche sur l'origine et l'évolution des idées de justice, du bien, de l'âme et de Dieu*, Paris, Giard et Brière, 384 p.
- LALLEMENT Michel & SPURK Jan, dir. 2003, *Stratégies de la comparaison internationale*, Paris, CNRS éditions, 378 p.
- LÉON Pierre (1976), 1993, « L'affermissement du système capitaliste. Les transformations structurelles, Les fondements du grand capitalisme », in *Histoire économique et sociale de la France*, t. III., 1789-1880, F. Braudel et & E. Labrousse dir. PUF (rééd. Quadrige), pp. 241-274.
- MARX Karl & ENGELS Friedrich (1848), 1963, *Le Manifeste communiste* in K. Marx, Œuvres I, Trad. M. Rubel et L. Evrard, Gallimard (La Pléiade).
- MARX Karl (1867), 1985, *Le Capital*, Livre 1, Section 3, Paris, Flammarion
- MAURICE Marc, SELLIER François & SILVESTRE Jean-Jacques, « Cultures sociétales et analyses nationales. Réponse à Philippe d'Iribarne », *Revue française de sociologie*, 1992, vol. 33, n°1. p.75-86.
- MAURICE Marc, SELLIER François et SILVESTRE Jean-Jacques, 1982, *Politique d'éducation et organisation industrielle en France et en Allemagne : essai d'analyse sociétale*, Paris, PUF.
- MERTON Robert. K. (1949), 1965, *Social theory and social structure*, Édition revue et corrigée, en 1957. Trad. Part. par H. Mendras, *Éléments de théorie et de méthodes sociologiques*, Plon, 514 p.
- NORTH Douglass C., 1990, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge, Cambridge University Press.
- NUMA Guy, 2010, « Note sur le monopole naturel et le monopole pratique chez J. S. Mill », *Revue économique*, vol. 61, n° 2, p. 341-352.
- PETERS Guy, 2010, « Nouveau management public », in L. Boussaguet, S. Jacquot et P. Ravinet (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 398-403.
- RIBEILL Georges, 1980, *Le Personnel des compagnies de chemin de fer, des origines à 1914, matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions*, Développement et aménagement.
- SARTORI Giovanni, 1991, "Comparing and Miscomparing" *Journal of Theoretical Politics* July 1991 3: 243-257.
- SELLIER François, 1976, *Les relations industrielles, choix de textes commentés*, Paris, PUF, 365 p.
- SPENGLER Oscar, 1948, *Le Déclin de l'occident*, Paris, Gallimard.
- SWANSON Guy E. (Ed), « Frameworks for comparative research: structural anthropology and the theory of action » in Ivan Vallier (dir.), *Comparative methods in sociology*, Berkeley / Londres, University of California Press, 1971, p. 141-202.
- TOCQUEVILLE Alexis de, (1840), 1990, *De la Démocratie en Amérique*, Paris, Vrin, 359 p.
- TÖNNIES Ferdinand (1887), 1977, *Communauté et sociétés, catégories fondamentales de la sociologie pure*, Retz (trad. de Gemeinschaft und gesellschaft , Leipzig, R. Reisland).
- VIGOUR Cécile, 2005, *La comparaison dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte.
- WALRAS Léon, 1875, « La concurrence ne peut autoriser un nombre indéfini d'entrepreneurs à enfouir des tuyaux dans les rues. Le monopole est inévitable », *Des Chemins de fer comme services publics et des monopoles économiques*.
- WEBER Max, (1922), (1951), 1965, *Essais sur la théorie de la science*, traduit et introduit par J. Freund, Paris, Plon, 537 p.
- WEBER Max (1923), 1991, *Histoire économique. Esquisse d'une histoire universelle de l'économie et de la société*, Paris, Gallimard.