

IV

LA STRUCTURATION DU DISCOURS



1 - Faire la loi

La décision d'engager les fonds ou le crédit de l'Etat est signée du roi, du président ou de l'empereur. Mais cette signature, correspondant au pouvoir exécutif, est au confluent de deux cheminements institutionnels : celui qui procède de l'administration et celui qui procède du pouvoir législatif. Ce dernier est formellement absent sous l'empire quand Napoléon recourt aux senatus-consulte, ce qui est le cas pour toutes les concessions de chemin de fer, tant pour les accorder que pour en fixer le cahier des charges : mais cette absence n'est apparente puisque le Sénat met un point d'honneur à contrôler a posteriori l'exécution du budget (1) et que les membres influents du corps législatif, bien souvent d'anciens hauts fonctionnaires, exercent, parfois avec des arguments "convaincants", leur influence sur la haute administration et l'entourage de l'empereur.

Ce qui est à l'oeuvre dans ce processus de décision entièrement contrôlé, à trois ans près, par la "bourgeoisie", c'est l'irrésistible ascension du capital circulant, et le déclassement progressif des structures foncières traditionnelles. Le banquier de l'ancien temps avait pour client privilégié les rois, et s'accommodait de la confusion d'intérêts que ceux-ci entretenaient entre leur intérêt privé et leur action publique. Le banquier moderne assiste et contrôle l'émergence de l'entrepreneur, un agent économique d'un nouveau genre qu'effraient les immobilisations et qui ne voit son avenir que dans une expansion continue : qu'on relise, pour s'en assurer, Ternaux, Schneider, Mimerel... JB. Say a fait cette distinction banquier-entrepreneur que Marx, pour ne parler que de lui, n'a pas jugé bon de développer.

D'où cette étonnante confusion d'intérêts qui conduit à des apparentements contre nature entre des réformateurs sociaux préoccupés de la misère ouvrière et des banquiers soucieux d'éliminer les capitalistes inactifs des circuits de production où ils s'enkystent. C'est l'ambiguïté centrale de la mouvance saint-simonienne, qui ne sait ni ne veut s'éloigner du pouvoir exécutif, quel qu'il soit, préférant en tous cas la réforme à la rupture. L'idéologie n'est pas tout. Il ne suffit pas de clamer des lendemains meilleurs par le miracle de la production accrue : il faut aussi questionner les mécanismes sociaux de répartition de l'effort et des fruits de l'expansion. Et l'"association universelle", invoquée à tout propos, n'a pas, malgré quelques tentatives hardies, fait ses preuves comme agent de redistribution au-dessus de tout reproche.

(1) Sous l'Empire, le Sénat se compose exclusivement "des cardinaux, des maréchaux, des amiraux et des citoyens que l'Empereur juge convenables "d'élever à la dignité de sénateur".

Des "républicains", des "révolutionnaires" même siègent à la Chambre des Députés, mais ils se cantonnent dans une opposition résolue et systématique. Aurait-il pu en être autrement ? Non puisqu'ils n'ont aucun espoir de modifier, si peu que ce soit, les conclusions de l'Assemblée, sinon peut-être durant la "constituante" de 1848.

A l'évidence, la stabilité institutionnelle reste grande, ce qui paraît paradoxal quand on se réfère aux changements de régime politique. C'est que la grande instabilité ministérielle de la Monarchie de Juillet (17 ministères en 18 ans) est compensée par le fait que bien des ministres restent (1) ; quant à l'Empire, il est plus marqué par les dirigeants de l'exécutif et de l'administration que par un corps législatif qui n'a pas grand pouvoir.

Les échanges de vue entre le législatif et l'exécutif concernant routes, canaux, chemins de fer et urbanisme, ont leurs points forts et leurs temps morts. On se souvient du débat de 1832-1833 qui voit monter Thiers et Victor Legrand à la tribune pour défendre les premières concessions de chemins de fer. Entre 1838 et 1842, le corps législatif est sollicité de manière appuyée (2) par les promoteurs ferroviaires, directement ou par l'intermédiaire des publicités, conseils généraux et chambres de commerce, mais aussi interpellé par l'administration qui, par la voix de Legrand toujours, affirme son souhait de voir l'Etat assumer la direction de ces opérations "d'équipement national". La période 1843-1845 est marquée par le conflit entre ceux qui souhaitent que le programme de canaux de 1821-1822 soit achevé et élargi, et ceux qui veulent voir réaliser l'étoile ferrée Legrand : cela nous vaut les interventions, déjà citées, de Teisserenc, Collignon, Dupuit entre autres, mais aussi un texte de Proud'hon (3) aux accents triomphalistes sur l'effet probable du fer sur le développement régional et sur la nécessité de l'indépendance des lignes et de la "non-agglomération" des compagnies. D'ailleurs, les "grands travaux publics" sont un des thèmes privilégiés des campagnes électorales de 1842 et 1846 (4).

(1) 60 titulaires seulement pour 154 portefeuilles ministériels ; Thiers a figuré dans 6 combinaisons ministérielles, Guizot et Duchatel dans 8. Guizot, tout en n'étant que Ministre des Affaires Etangères, est de facto Chef de Gouvernement de 1840 à 1848.

(2) C'est la destination première du texte de Michel Chevalier "des intérêts, etc..."

(3) "Concurrence des chemins de fer et des voies navigables", Guillaumin 1847 ; on retrouvera Proud'hon en 1853, s'agitant pour la ligne Besançon-Mulhouse.

(4) Voir A. Roubaud, Revue d'Histoire Moderne, juin-juillet 1939.

La Constituante de 1848 (1), puis la Législative qui la suit sont saisies du projet de rachat des chemins de fer, en pleine détresse financière des compagnies. Le débat fusionne avec celui sur la nécessité de fournir du travail aux chômeurs. Garnier-Pagès, membre du Gouvernement Provisoire, se souvient : "il fallait un projet qui, répondant sur tous les points comme une rosée bienfaisante, le travail simultanément et fécondant, rappelât le mineur au sein de la terre, le fondeur et le forgeron à ses feux, le bûcheron à ses forêts, le tailleur de pierre à ses carrières, le maçon à sa truelle, un projet qui entraînant la dissolution pacifique des ateliers nationaux, qui donnât l'élan à la circulation et à la consommation, qui fût une richesse pour le pays, une ressource pour le budget, une force pour l'Etat, un secours à l'industrie, une facilité pour le commerce, un moyen pour l'agriculture, une oeuvre de progrès pour tous" (2). Les deux années qui suivent sont marquées par un activisme en faveur de l'achèvement des réseaux, tant ferré que de canaux. Le débat culminera avec l'adjudication du Paris-Avignon qui sera l'occasion pour Lamartine de prononcer un des plus beaux discours de sa carrière (3) ; les députés entendent le vieux ténor déclarer "j'ai étudié l'économie politique pendant vingt-cinq ans de ma vie", et s'insurger : "j'ai assisté aux discussions de 1840 et 1842 ; nous avons interrogé à cette époque les hommes les plus compétents, nous les avons envoyés pendant de longs mois sur les lieux pour étudier, chiffre par chiffre, pour faire l'enquête du sol, l'enquête des voyageurs, l'enquête des tonnes de marchandises, et nous avons été trompés, il faut le reconnaître ; la France, le budget, la Chambre, les compagnies elles-mêmes ont été trompés".

La loi électorale du 15 mars 1849 prononce, par son article 81, l'incompatibilité entre le mandat de député et le poste d'administrateur de compagnie de chemin de fer et de sociétés industrielles. Cela n'empêche pas le "lobby" ferroviaire d'être présent à l'Assemblée, des démissions de circonstance ayant eu lieu (4).

-
- (1) 900 membres élus au suffrage universel : une première. Elle siège du 4 mai au 28 juin.
- (2) "Mémoires". Voir le Moniteur, séances du 19 mai, 9 et 23 juin 1848.
- (3) Voir document 11, séance du 9 avril 1850. Lamartine a présidé pendant plus de 10 ans la commission des chemins de fer à l'Assemblée.
- (4) Dans l'Assemblée de 1849, on retrouve Léon Faucher, le Duc de Mouchy, Schneider, Morny, le banquier Gouin, Surville, Benoist d'Azy ... tous des hommes du fer. La rue dit qu'il y a 150 députés liés aux Compagnies. Voir document n° 4, Karl Marx, bas de dernière page.

Dès son arrivée au pouvoir "dictatorial", Napoléon III utilise la procédure des décrets-lois pour concéder le Paris-Lyon-Avignon sans débat. Les négociations de création de ligne et de fusion désertent l'enceinte législative pour ne se nouer qu'avec le pouvoir exécutif. Jusqu'en 1860, les dépenses publiques sont très étroitement contrôlées par la commission du budget du Corps Législatif qui, malgré le laxisme du Conseil d'Etat, contraint le gouvernement à limiter les crédits pour travaux extraordinaires au chiffre admis dans le dernier budget soumis à l'Assemblée. Il faut attendre les séances de mai 1859 consacrées à la discussion des conventions de 1858 (1) pour voir s'animer à nouveau le débat parlementaire. La deuxième et dernière décennie de l'empire est dominée par l'incomplète réalisation du programme dit "du 5 janvier 1860" qui devait coûter un milliard : le Parlement est saisi avec régularité de propositions visant à dégager les financements nécessaires, soit inscrits au budget, soit obtenus par l'emprunt. En 1865, on estime qu'il faut encore six ans pour l'accomplir. Dans les débats de 1866 sur le budget de 1867, la recette magique de l'emprunt est évoquée pour résoudre la crise budgétaire, mais récusée par le Ministre des Finances Achille Fould, qui démissionnera, et par un IPC remarquable Lambrecht (2) (futur ministre de Thiers) qui se fait l'avocat de "l'amortissement" par la caisse ad-hoc, alimentée par le produit net des forêts domaniales et de l'impôt du dixième sur les transports des chemins de fer (3), et qui prophétise que "quand l'Etat récupérera les chemins de fer, ils ne rapporteront plus rien". Au fond, Fould, Lambrecht et leurs amis réclamaient l'unité de la dette et l'unité du budget pour arriver à contrôler l'utilisation du crédit.

La chute des Pereire, les échecs politiques, la "grève du milliard", ces capitaux en attente qui refusent de s'investir... La loi du 27 juillet 1870 rend au Corps Législatif le droit d'autoriser de grands travaux publics. Trente-huit jours plus tard, la République est proclamé.

(1) Concernant les revenus et les dividendes des compagnies, ventilés entre réseau établi et nouveau réseau.

(2) Auteur d'un article sur "la concurrence des chemins de fer et des voies de navigation", Annales des P & C, 1846-2. Les déclarations de Lambrecht sont faites à la séance du 6 juin 1866 (Moniteur, p.704).

(3) La loi du 11 juillet 1866 avait créé un budget spécial de l'amortissement. La Caisse, réactivée, fonctionnera jusqu'en 1871 : les comptes de l'amortissement seront alors ré-intégrés dans le budget de l'Etat.

2 - Pouvoir et langage

Le pouvoir exécutif n'est pas monolithique. Si l'Administration des P & C et des Mines assurait une permanence des options et des programmes relativement à l'abri de pressions politiques soudaines, il n'en était pas de même du Gouvernement, sensible à des impératifs conjoncturels et traversé par le débat de politique économique. Les liens entre administration et gouvernement étaient assurés par les directeurs généraux, leur ministre étant parfois issu du même corps qu'eux.

L'administration, qui souhaite pouvoir d'une part conduire des programmes pluri-annuels régulièrement financés et d'autre part contrôler les projets privés (chemins de fer, ponts, canaux) dont elle est saisie ou dont elle pressent la réalisation, est naturellement conduite à ne solliciter du système législatif que le nécessaire aval que représentent la déclaration d'utilité publique et l'engagement budgétaire. Ce dernier peut être annuel, et c'est le budget ordinaire, ou pluri-annuel, et ce sont ces programmes exceptionnels dont le financement implique le recours à de multiples mécanismes requérant l'intervention de la haute banque.

Le langage qu'utilise l'administration pour dialoguer avec le gouvernement et, au-delà, avec le corps législatif est le document écrit: rapport sur un projet, rapport sur un programme.

Ces documents ont tout à la fois pour but de convaincre les députés de voter la proposition ministérielle, et de répondre d'avance aux objections déjà identifiées, celles, principalement, des conseils généraux, des chambres de commerce, des "lobbies" comme celui des propriétaires de forêts ou celui des promoteurs.

Certains sont préparés de concert avec des promoteurs privés : par l'IPC territorial ou par des IPC détachés ou en congé (1). D'autres sont au contraire préparés pour servir d'alternative à un projet privé jugé inadéquat.

(1) Etudes de tracé, d'ouvrages d'art, dossier d'utilité publique,...

A lecteurs multiples, langage polymorphe. Très assurés sur la technique, et avec un vocabulaire spécialisé qui s'étoffe de manière continue avec l'introduction de nouveaux matériels et de nouvelles formes de travail (1), les IPC sont moins à l'aise dans l'argumentation politico-économique. En effet, un projet ou un programme de transport est inscrit, de façon interactive, à la fois dans l'espace, sur un sol dont la mise en valeur est très inégale et qui voit s'exercer des stratégies complexes d'occupation, et dans les rapports de production que dominent les stratégies du capital et que modulent les disponibilités de la force de travail. Le discours strictement spatial, apparemment neutre, ne peut avoir aucun effet sur les édiles d'une ville que ne dessert pas un projet ferroviaire annoncé, pas plus que sur des propriétaires de bois qui savent que le canal étudié apportera aux hauts-fourneaux la houille du nord ou du centre. Ceci a conduit l'administration centrale à multiplier les études de tracés alternatifs afin de "baliser" le dialogue avec les autorités locales : sans grande illusion néanmoins sur les résultats de l'exercice. En matière de routes, le débat se simplifie rapidement, les voies se multipliant au cours du siècle au point de constituer un réseau étroitement maillé à la chute de l'empire : à noter que les contraintes de tracé sont peu sévères, la vitesse de base étant modeste et les pentes acceptables allant jusqu'à 10 % et plus. Par contre, pour la voie d'eau et de fer, les technologies imposent des cheminements selon des parcours plus rigides : des pentes très faibles, la nécessité d'alimenter les canaux en eau, les traversées de ville, etc. : d'où la prégnance de certains itinéraires par rapport à d'autres, sans que les variantes n'aient d'autre pertinence que de distraire les conseils généraux et les municipalités.

(1) Normalisation technique assurée par l'enseignement des écoles spécialisées.

L'histoire du choix du tracé du chemin de fer Paris-Lyon est instructive à cet égard. Première évocation d'un tracé par l'Yonne en 1833 ; demande par le préfet de l'Yonne d'une étude (1) au directeur général des P & C dont la réponse parvient le 20 décembre 1837 : "un IPC est chargé de l'étude de la ligne qui suivait la vallée de l'Yonne". En avril 1840, les conseils généraux de l'Yonne, de l'Aube, de la Côte d'Or, de la Saône-et-Loire, du Doubs et du Jura constituent un Comité de Bourgogne dont le programme "est de rechercher avec bonne foi la ligne la plus avantageuse par la Bourgogne" ; le Comité choisit pour l'éclairer Antoine Polonceau, qui vient d'être mis à la retraite (2). Le projet Polonceau, qui passe par Dijon au prix d'un coude, est prêt en février 1841 ; le préfet de l'Yonne fait ouvrir l'enquête publique dans son département en août. Une variante, dégagée par l'IPC Collin, montre qu'un raccourcissement du tracé Polonceau est possible. Un second tracé est étudié pour l'administration des P & C par Courtois, déjà rencontré (voir document n° 8) : il passe par la Seine et l'Aube. Un troisième tracé est proposé par un autodidacte, Bruchet, qui, après dix ans d'études, assure avec raison sans doute, qu'une ligne directe Avallon-Châlon, évitant donc Dijon, est la plus économique. Sa proposition est poursuivie par un comité qui tente, sans succès, de se faire attribuer un IPC et n'obtient qu'un polytechnicien du Paris-Rouen. Une variante du tracé Polonceau est préparée, sur un financement de la ville de Dijon, par un ICPC, Darcy.

(1) Sur le crédit de 500.000 francs. cf. UN II § 4. Le préfet est le Comte de Boudy, de 1833 à 1841.

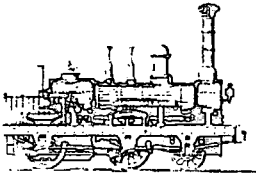
(2) L'homme des projets transalpins sous Napoléon, de l'introduction du rouleau compresseur (1834), de la granulométrie des chaussées, du Pont du Carrousel ...

Tous ces spécialistes, tous ces hommes de l'art, formés au même moule restent prisonniers de la commande qui leur est faite. Quand vient l'heure de comparer, en 1843, ce sont les conseils généraux qui avancent les arguments économiques, mettant en avant des raisons démographiques, celui d'Auxerre prétendant que Troyes pourrait se contenter d'un embranchement, celui de Troyes prétendant l'inverse, ceux du Bourbonnais évoquant les mérites du passage par Orléans, celui de Dijon ne supposant rien d'autre que Dijon. Quant à la commission d'enquête de la Seine, présidée par François Arago, elle recommande en 1843 à l'unanimité moins une voix le tracé par Auxerre et Dijon, avec un embranchement sur Troyes et une entrée dans Paris par Montereau et le chemin de fer d'Orléans. C'est ce tracé, à quelques aménagements près, que le Conseil Général des P & C adopte à son tour, malgré les textes pressants (et anonymes pour certains) qui sont distribués à ses membres avec la délibération (1). Enfin, la Chambre, sur le rapport du directeur général des P & C transmis par le Ministre, s'engage dans le même sens; la construction de la ligne est approuvée le 21 décembre 1845 dans une version définitive, comportant un tunnel de 4 km à Blaisy au lieu du percement prévu du Mont-Affrique. La réalisation sera longue; l'artisan en sera l'ICPC Jullien (2).

Résumons-nous : en quelques années, une vingtaine d'ingénieurs des P & C reçoivent commande, par leur administration, par les conseils généraux, par des groupes d'intérêts privés, et indirectement pour le Parlement, d'études où se mêlent les aspects techniques qu'ils maîtrisent avec plus ou moins de brio (le problème de l'optimisation rampes-viaduc-tunnels), les aspects économiques (développement des vallées), les aspects financiers (expropriation, dans les zones péri-urbaines surtout), les aspects politiques (qu'ils n'ont nulle compétence à traiter). Le langage qu'ils vont tenir, pour être entendu de tous, doit être courant : d'où le rejet systématique en annexe des considérations savantes et des formulations mathématiques. De même, les critères de choix sont ceux dont la compréhension est générale : le taux de la rente comme taux de rentabilité, la population de la zone d'influence comme mesure relative du trafic engendré potentiel, le temps du voyageur confronté aux dépenses d'auberge évitées, etc...

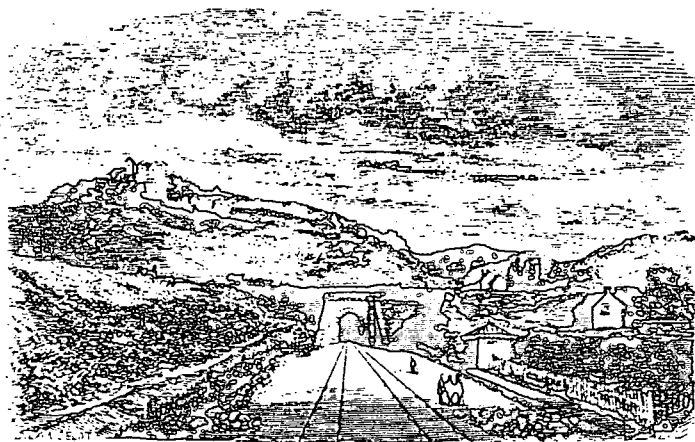
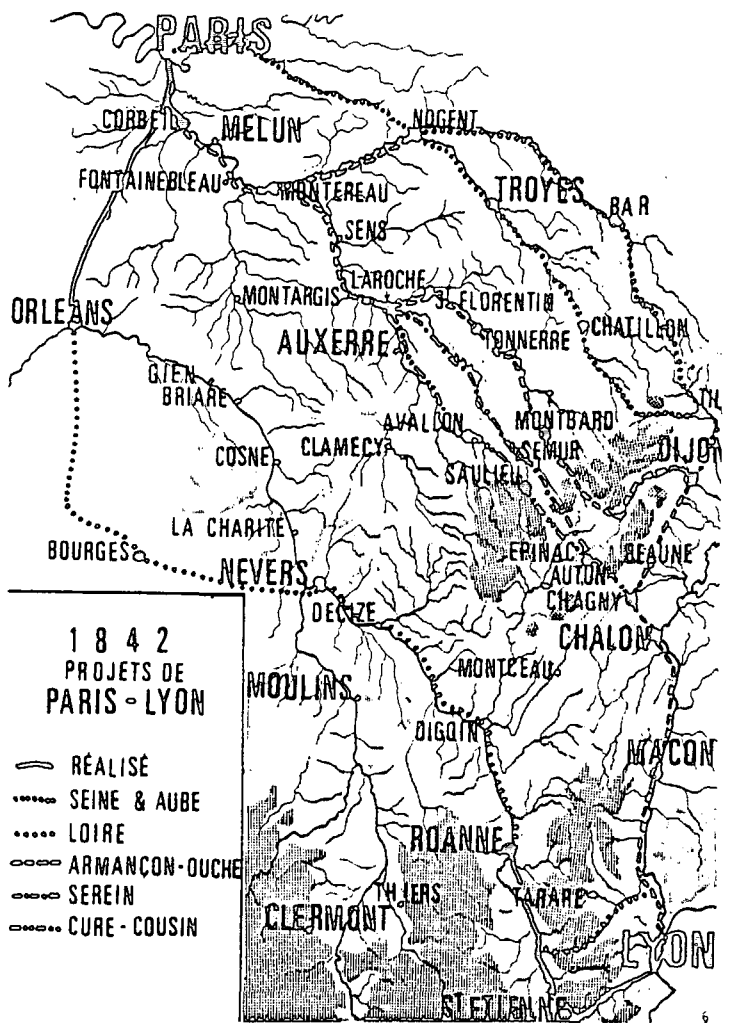
-
- (1) Les Chambres avaient approuvé le projet (loi du 26 juillet 1844), laissant l'administration étudier le tracé définitif ; mais elles avaient voté deux fois (1842, 1844) pour que la ligne passe par Dijon en tous cas.
- (2) Par décret du 17 août 1848, l'Etat rentrait en possession du Paris-Lyon. Les actionnaires reçurent en échange de leurs titres des coupons de rente à 5 % de valeur moitié moindre au cours du jour. Lire sur ce dossier "les chemins de Paris à Lyon", Georges Reverdy, Revue Générale des Routes et des Aéroports, 1978 dont la carte ci-contre est extraite.

CHEMIN DE FER
DE
PARIS A LYON
PAR LA BOURGOGNE.
—
LIGNE DU SEREIN.
—
LETTRE
A MESURES LES PREFETS ET MEMBRES DES CONSEILS GENERAUX
DES DEPARTEMENTS PLUS PARTICULIEREMENT
INTERESSES A L'ETABLISSEMENT DE CETTE LIGNE.
—
PAR
HYACINTHE BRUCHET
—
Ecrivain Publicitaire.



PARIS
CHEZ MATHIAS, LIBRAIRE
15, RUE MALAQUAIS.
MAY 1842.

Imprimerie de M. L. L. rue des Grands-Augustins.



Entrée du souterrain de Blaisy.

Les IPC utiliseront leur langage savant dans les enceintes spécialisées : leur administration, leurs Annales (1), la Revue d'Economie Politique ou celle des Deux Mondes. Ils seront compris, et réciproquement, par les lecteurs de formation équivalente, les ingénieurs des Mines (et à travers eux les saint-simoniens), les anciens du Corps devenus députés ou notables, quelques économistes et banquiers : guère plus (2).

Mais le langage savant prend ses galons lors des débats publics concernant la tarification des modes de transport, car cette discussion de "gros sous" intéresse tous les acteurs présents à l'Assemblée : les représentants et publicistes des compagnies bien sûr, mais aussi l'administration préfectorale, les conseils généraux, les élus des grandes communes, pour qui toutes ces questions impliquent, indépendamment des intérêts particuliers, des modifications des ressources et des dépenses fiscales.

(1) Le Journal, puis les Annales des Mines paraissent depuis 1794.

(2) Un autre exemple, très limité dans le temps, est donné par l'éphémère Commission des Etudes Scientifiques du Gouvernement Provisoire de la 2ème République (février-juin 1848). Créée par Hippolyte Carnot, Ministre de l'Instruction Publique, elle réunit des savants et des "grands commis" : parmi eux, Cournot, Jules Michelet, Edgar Quinet, Abel Transon, Frédéric Le Play.

Tous ceux qui s'intéressent à la finance, de près comme les banquiers, de loin comme les rentiers, ont à cœur de présenter leur opinion et de l'argumenter selon leur propre code. Une mention spéciale est à attribuer aux mutuellistes, aux saint-simoniens qui prônent le développement du crédit (1), aux tenants de l'organisation fédérative comme Proud'hon : leurs textes questionnent la nature et la légitimité des profits bancaires et plaident pour une plus grande assiette pour leur répartition.

Les économistes généralistes et industriels rapprochent à l'occasion tarifs et coût d'exploitation majoré de l'amortissement, un exercice qui n'est pas fréquent avant 1845. Et les grands commis de l'Etat se trouvent souvent pris à contre-pied, faute d'une doctrine officielle claire et explicite. Ainsi Bineau, ingénieur des Mines, chargé du contrôle des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics qui, à la séance de l'Assemblée du 6 juin 1848 consacrée à la reprise des compagnies, s'oppose, du fait des circonstances, et au nom du Comité des Finances de ladite assemblée au Ministre qui propose le rachat, mais ajoute : "la question des tarifs (ferroviaires) est la plus sérieuse et la plus grave de toutes celles qu'on peut invoquer en faveur de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. S'il les exploite lui-même, l'Etat peut varier et abaisser les tarifs suivant les nécessités publiques. Si l'exploitation est concédée à des compagnies, il ne peut qu'en fixer le maximum". C'est cette question qui suscite l'essentiel des travaux de Dupuit : une sorte de rétro-action du débat politique sur la recherche économétrique.

(1) Ce qui les conduit à créer, comme alternative à la "haute banque", le Crédit Mobilier en 1852, survenant près de 30 ans après l'échec de la Société Commanditaire de l'Industrie, société mort-née lancée en 1825 par Laffitte et Infantin. Le Crédit Mobilier est destiné à la "commandite du travail national" (I. Pereire).

On peut encore relever des interactions entre discours savant et discours de tribune sur les thèmes de l'investissement et de la création d'emploi (1), de l'optimum du couple rail-véhicules (l'école de Saint-Germain et du Nord -Pereire, Flachet- optant pour une voie lourde, des véhicules puissants et des wagons de 10 tonnes de charge utile, l'école d'Orléans -Talabot, Didion, Jullien- optant pour des machines et un armement légers et des wagons de 5 tonnes de CU), du prix du fer, des droits de douane et de la composante en devises (2).

Il n'en reste pas moins que le discours économétrique reste réservé aux cénacles adéquats, et qu'il ne produit pas sur le grand public d'effet marquant, sinon la préoccupation. On l'accuse même d'être une couverture pour l'inertie supposée du corps des P & C. Ainsi, dans le Journal des Chemins de Fer du 14 décembre 1848, on lit : "il a fallu sept ans à MM. les ingénieurs de l'Etat pour construire un petite ligne (...). Ils nous rappellent cette île découverte par Gulliver, où les tailleurs prenaient mesure avec des compas et calculaient la surface et la solidité du corps de l'homme avant de lui faire un habit, ce qui ne les empêchait pas de l'habillier très mal, à cause de la difficulté des calculs".

-
- (1) Le Ministre des Finances, à la même séance de l'Assemblée (6 juin 1848) : "si vous accordez la priorité au rachat, vous donnez immédiatement des moyens de travail, non seulement à la classe ouvrière (...), mais encore à toutes les industries et au commerce".
- (2) Protectionnisme à l'Assemblée et au Conseil Supérieur de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie créé par Napoléon III (2 février 1853), du moins à ses débuts (on y trouve le saint-simonien d'Eichtal).

Le Président : "Quelle est votre profession ?"

Blanqui : "Prolétaire"

Le Président : "Ce n'est pas une profession"

Blanqui : "Comment, ce n'est pas une profession !

C'est la profession de 30 millions de Français
qui vivent de leur travail et sont privés de
droits politiques".

Le Président : "Eh bien, soit ! Greffier, écrivez
que l'accusé est prolétaire".

Cours d'Assises de la Seine, 10 janvier 1832.

3 - L'évaluateur et le prolétaire

L'évaluateur ne travaille ni n'écrit pour le prolétaire, mais il ne peut l'ignorer. Il est évident que la suppression de la corvée n'est pas le fruit d'une réflexion d'économistes en chambre ayant objectivement analysé les mérites et les inconvénients du travail salarié par rapport au travail forcé : elle est le résultat double de la difficulté à mobiliser la main d'oeuvre par simple réquisition, et de la revendication directe ou indirecte des travailleurs sollicités (1).

L'évaluateur est obligé, pour être crédible, de conduire ses travaux en s'appuyant sur les conditions économiques et sociales du moment. Dans ce cadre, le travail manuel intervient, schématiquement, à trois titres :

- le montant de la rémunération journalière totale, par type de qualification ;
- la productivité correspondante, elle-même liée à :
- la technique de construction ou de production adoptée.

Le premier titre renvoie aux pratiques du marché théoriquement coiffées par le dispositif (législatif et réglementaire) social. Le second fait référence aux problèmes de qualification et de formation. Le troisième fait intervenir le "progrès technique" (machines à haute productivité) et les "coûts sociaux" des mutations technologiques.

(1) Voir p. 12 à 15.

Par facilité, l'évaluateur travaille avec des prix globaux (tant de construction que d'exploitation) recueillis sur des chantiers ou des lignes jugés analogues. Mais il a également appris à reconstruire des prix à partir d'un bordereau de quantités affectées d'un prix unitaire : il ne peut alors éviter de s'interroger sur le salaire minimum à prendre en compte. Ceci le renvoie automatiquement au problème du travail des femmes et des enfants, aux rigueurs du travail saisonnier, aux conditions d'emploi et de vie des travailleurs "déracinés", nationaux comme immigrés. Si cette réflexion est en veilleuse durant les années trente, elle s'éveille avec les crises rurales et la montée de l'industrialisation qui jettent sur les routes les travailleurs ruraux sinistrés, comme Martin Nadaud, maçon, futur député en 1849, qui part, comme tant de ses compatriotes de la Creuse, construire les ponts et canaux. Une chanson de l'époque dit :

"Tous ces chemins de fer qui sillonnent la France
Ont causé maint revers et plus d'une souffrance ;
Ces canaux et ces ponts de la Saône à la Meuse
Vous rediront les noms des maçons de la Creuse"

Jean Petit

Et Nadaud, dans ses mémoires (1), ajoutera : "Les hommes de ma génération devaient être les derniers à se livrer à de si dures fatigues ; en effet, avec les chemins de fer qui se préparaient, l'âge d'or allait commencer". Les réformateurs sociaux comme Villermé et Le Play, les révolutionnaires comme Blanqui et Louis Blanc, vont inlassablement rappeler la misère ouvrière. Les saint-simoniens, Napoléon III lui-même (2) l'évoquent avec franchise.

Dans ce contexte, nombreux sont les IPC qui se souviennent de leur "service ordinaire" où ils ordonnaient la rémunération de leurs cantonniers et journaliers et qui envisagent l'adoption d'une somme-à-valoir sur les travaux pour couvrir les éventuelles augmentations de rémunération, ou la diminution du temps de travail (un décret du 2 mars 1848 limite à dix heures la durée quotidienne du travail), ou qui scrutent avec attention les devis de travaux proposés par les divers entrepreneurs répondant à un appel d'offres de l'administration.

(1) "Histoire de Léonard, Maçon de la Creuse", 1895.

(2) En 1834, il est Suisse et reçoit de son correspondant parisien Narcisse Vieillard les ouvrages de Saint-Simon et les cahiers du Producteur. Il a vingt-six ans.

A partir de l'Empire, des prestations sociales, modestes au début, vont venir s'ajouter au salaire ; les travailleurs étrangers recevront en 1857 l'autorisation de s'affilier aux caisses de retraite. On ne s'étonnera pas, dans ce contexte, d'entendre l'ICPC Lambrecht affirmer à l'assemblée : "les dépenses baisseront (effet d'échelle, JPD), mais les salaires monteront" (1). Il deviendra courant, pour un évaluateur, d'estimer que la charge salariale croîtra plus vite que le prix des matières.

Sur cette question vient se greffer la revendication du "droit au travail". Louis Blanc, et cent autres, établissent que le marché du travail conduit à la surexploitation des travailleurs et que "sous l'empire de la concurrence illimitée, la baisse continue des salaires est un fait nécessairement général" (2). Les dirigeants éprouvent la nécessité de donner du travail à ceux qui sont les victimes les plus éprouvées de l'évolution économique, et s'intéressent naturellement à la dépense publique la plus propice : la construction des routes, canaux, chemins de fer. A l'époque où les engins de chantier font leur apparition, avec pour résultat probable un abaissement très important du coût des travaux, cela peut sembler paradoxal : et pourtant, les "économistes sociaux" établiront très vite la liaison entre croissance capitaliste et sous-emploi.

(1) 6 juin 1866, déjà cité. On note, pour s'en offusquer à droite, pour s'en féliciter à gauche, que les travailleurs qualifiés s'organisent (malgré la loi Le Chapelier, art. 3) pour maintenir des salaires acceptables malgré les crises : par le compagnonage en particulier.

(2) Louis Blanc, "organisation du travail", op. cité.
Et, de Proudhon : "quel est ton nom, quarante huit ?" et le sphinx révolutionnaire de répondre : "je m'appelle Droit au travail". Voir aussi la Référence Britannique (annexe 1-B) sur la misère urbaine, référence du futur Napoléon III "l'extinction du paupérisme", op. cité).

Malgré nos recherches, nous n'avons pas trouvé de texte d'évaluation proposant une comparaison des deux modes de réalisation de travaux : à l'entreprise, avec emploi intensif de machines, et par l'emploi d'une importante force de travail, non qualifiée et peu payée. Celà dit, il existe de nombreux commentaires écrits des contrôleurs de travaux et des IPC ordinaires, concernant l'exécution de certaines sections d'ouvrages, qui s'interrogent sur la capacité de tel mode à répondre aux exigences du chantier, et qui chiffrent le sur-coût de la solution "tout à la main", quand elle est réaliste, par rapport à la solution mécanisée en termes d'allongement des délais d'exécution et d'augmentation conséquente des agios (nous dirions "des intérêts intercalaires") : cette estimation n'est pas pour autant une manière adéquate de figurer l'avantage, en termes de politique sociale : de fournir du travail au plus grand nombre.

Avec les années, l'expérience des entrepreneurs s'accroît. Les chantiers de tunnels se rationalisent (il y avait douze entreprises distinctes à Blaisy...). On tire les leçons des échecs tragiques : l'effondrement du viaduc de Barentin entre Rouen et Le Havre (1845), de plusieurs ponts de Lyon, dont un viaduc en pierre pour chemin de fer qui ne tient que 8 jours (1854), de celui d'Angers (1850), de l'affaissement de la voie sur le chemin de fer du Nord, ... Peu à peu, les sociétés belges et anglaises (1) laissent la place à des entrepreneurs nationaux, une nouvelle classification des métiers apparaît (2) ; le recours à la main d'oeuvre non spécialisée se limite aux gros terrassements, comme servants de machines ; l'expérience des Ateliers Nationaux sonne le glas de l'illusion que les "grands travaux créent des emplois". Le relais sera pris sous le second empire par les programmes de reboisement de routes agricoles, d'irrigation, d'assèchement et d'amendement des terres, et de protection contre les inondations et nous ne reverrons dans des projets l'argumentation sur l'emploi qu'à l'occasion de la réalisation de certaines lignes d'intérêt local et du plan Freycinet : les "grandes lignes" sont désormais trop complexes pour qu'on en fasse des "ateliers de charité", lit-on sous la plume des promoteurs, qui pourtant ne paient pas la plate-forme, mais supportent mal les retards d'exécution. Que l'on songe que la ligne Paris-Epernay, dont l'exécution est dirigée par Perdonnet, comporte 200 ouvrages d'art, dont 7 ponts sur la Marne !

(1) Les Belges Parent et Schaken qui construisent une partie de Paris-Strasbourg, Paris-Lyon, Paris-Nord, Paris-Mulhouse, l'Anglais Burton sur Montpellier-Sète, d'autres sur Paris-Rouen, Paris-Bordeaux...

(2) Au détriment des compagnons charpentiers et maçons : mais ce sont encore pendant longtemps des compagnons qui appareillent les ponts, comme Gallineau pour le pont Alexandre III, ou comme Milon (le Guépin) la Tour Eiffel.

Après 1850, les revendications ouvrières ne pèsent plus guère, si elles l'ont jamais fait, sur les données et les travaux des évaluateurs, la masse des salaires directs ayant fortement diminué en proportion dans le coût des travaux. Et les normes de prix sont désormais d'une fiabilité acceptable, en moyenne comme en dispersion (1).

4 - L'évaluateur et le promoteur

Les transporteurs et promoteurs influent sur la démarche de l'évaluateur suivant deux procédures. La première, qui peut être baptisée d'objective, est la mise en forme de données factuelles (bilans comptables, trafics, coûts unitaires, données physiques,...) pouvant être agrégées sans altération majeure à la procédure de calcul. La deuxième, que nous appelleront intéressée, regroupe la transmission (directe ou par toutes les voies imaginables, dont le Parlement et la presse) à l'évaluateur de renseignements et d'informations qui, pour être reconnus valables, nécessitent un travail intelligent, complexe et parfois courageux : qu'on se souvienne des brutalités subies par des arpenteurs tentant de vérifier la réalité des revendications des propriétaires susceptibles d'être expropriés !

Ces rapports sont-ils de nature à orienter ou à altérer la démarche de l'évaluateur, et par contrecoup la structure et le contenu du calcul (CEP) qu'il exécute ? Oui, indubitablement.

(1) Cela est vrai pour les travaux répétitifs. Mais les surprises seront grandes pour la traversée des villes (Lyon par exemple), ou, à la fin du siècle pour le métropolitain de Paris.

En premier lieu, les chiffres objectifs ne sont pas tous innocents. Pour ne prendre qu'un exemple, ceux que donnent les fournisseurs de rails sont chargés de tous les effets du protectionnisme de l'époque. Ainsi, en 1836, l'évaluateur doit-il retenir les chiffres du fondeur Boigues, ou ceux qu'évoque l'économiste politique Adolphe Blanqui ? (voir document n° 6). S'il prend la référence internationale "prix rendu à un port français", devra-t-il ajouter ou non le "droit protecteur" de 220 francs par tonne (soit environ 100 %) ? S'il prend la référence française, devra-t-il tenir compte des ristournes possibles qu'évoque Boigues, sous la menace de la concurrence anglaise ? Les chiffres peuvent varier dans ce cas du simple au double. Certains évaluateurs évoquent ces problèmes spécifiques pour repérer l'effet de ce différentiel sur la rentabilité dans deux hypothèses, mais en des termes trop neutres pour que cela constitue une réflexion sur, par exemple "taxes et valeur ajoutée" (1). Si l'évaluateur des P & C se tourne vers celui de la direction des Mines ou de celle du commerce extérieur, il ne sera guère éclairé par leurs positions : le débat sur les "fers" est permanent, les commissions se succèdent, les conclusions s'accumulent, mais la sérénité propice à la réflexion économétrique ne viendra qu'une fois la mutation de l'industrie sidérurgie assurée, à la fin du siècle.

Le débat, quoique tout aussi significatif, est moins animé pour la fourniture des traverses en bois (le lobby du fer tente d'imposer les siennes), de matériel roulant et de signalisation, les industriels nationaux s'assurant, après une courte période de forte protection, de la presque totalité du marché (2).

-
- (1) Rappelons que dans certaines méthodes d'évaluation actuelles, les droits de douane sont intégrés dans la valeur ajoutée nationale, dans d'autres pas. Pour Pereire, qui n'est lié à aucun fondeur français, ces droits sont une perte qui figurera dans son bilan pour en diminuer la rentabilité : il le dit haut et fort.
- (2) Evoquons pour mémoire la "valeur des terrains expropriés", fixée par un mécanisme dans lequel l'évaluateur n'a qu'une place modeste.

"Lobby" du fer ... qui fait remarquer l'absence de lobby des travaux publics, ce qui n'est pas pour surprendre. En effet, la profession d'entrepreneur est récente, la valeur ajoutée s'y compte pour l'essentiel en termes de main d'oeuvre non qualifiée, et, pour ainsi dire, le seul client est l'Etat, pour les routes et les canaux affermés bien sûr, mais aussi pour les terrassements de tous les chemins de fer (loi de 1842) : l'Etat qui travaille sur bordereaux de prix et qui dispose comme référence de tous les travaux qu'il exécute en régie.

Chiffres "intéressés" : l'intervention se fait pressante dès qu'il s'agit de fixer les tarifs, ce qui, malgré ce qui est écrit dans les concessions, est constamment remis sur le tapis par les compagnies de canal comme de chemin de fer. L'exploitant va produire à l'appui de ses demandes des chiffres soigneusement choisis, extraits de son bilan dont la lecture n'est jamais aisée : par exemple en modifiant suivant son interlocuteur la grille de répartition des charges fixes entre les "trafics voyageurs" et les trafics "marchandises", entre la petite vitesse et la grande, entre les sections chargées et les sections peu fréquentées. Cet exercice devient même la règle lors des négociations de fusion de compagnies, ou d'ouverture de petites lignes branchées sur les grands axes. Cette fois, les IPC tentent de se constituer une base de référence : fort de son expérience, le ferroviaire Jullien publie sa propre base (1), contestée par Collignon (2) qui propose sa clef inspirée des comptes d'exploitation de 1842-1843 des chemins de fer belges, contestée aussi dans tous ses textes par Dupuit qui explique que cette clef est justement l'outil d'une politique tarifaire par excellence (3) qui doit faire l'objet d'une négociation en vue d'optimiser l'utilité publique.

(1) "Du prix des transports sur les chemins de fer", Jullien, Annales des P & C, 1844 (2).

(2) Notamment dans "du concours, etc..", op. cité, 1845.

(3) On connaît son opposition aux subventions d'exploitation, même déguisées.

Les chemins de fer présentent à l'évaluateur des problèmes nouveaux (1) qu'il pourrait aborder sereinement s'il était isolé dans son bureau, dans son service : il n'en est rien. Le Corps des P & C n'est pas, on l'a vu, imperméable au monde des futurs concessionnaires, la "pantouflage" s'exerçant de l'un à l'autre avec urbanité. De là à penser qu'il existe des sensibilités favorables aux compagnies qui s'expriment dans certains paramètres de l'évaluation, il n'y a qu'un pas ; que nous franchissons (2). Soyons justes : l'hostilité aux compagnies n'est pas rare et produit les effets inverses. De quoi alimenter un débat aussi durable que stérile sur la réalité et la pertinence de la "subvention", directe ou dissimulée, de l'Etat et de la ventilation entre les divers agents. Mais la confusion entretenue dans les débats parlementaires par les divers groupes de pression a de quoi faire perdre une partie de son assurance à l'évaluateur public. Ainsi, que peut penser ce dernier des sessions parlementaires de 1835 au cours desquelles se produisent des alliances contre nature entre les travailleurs en colère et le Comité des Industriels de l'Est pour réclamer la limitation de la journée de travail à dix heures, les patrons pensant que c'est un moyen d'abaisser le niveau général de la production et donc, grâce à leurs machines performantes de maintenir la leur et de relever leurs prix ? Le patronat n'est pas monolithe, cela se lit, cela se voit. Faut-il être plus sensible aux thèses protectionnistes ou aux thèses d'un patronat plus entreprenant, plus réformiste voire plus social ?

(1) C'est le premier mode de transport, et à ce jour le seul, où l'exploitant de la voie et le producteur du service soit un même opérateur. C'est aussi le seul qui, le cas échéant, impose aux autres des passages à niveau.

(2) Voir les rapports sur le PLM ou sur le Paris-Nord, ou plus anciennement les discussions sur le doublet Paris-Versailles rive gauche et rive droite.

On connaît la différence qu'établit JB Say entre le capitaliste et l'entrepreneur, le premier ne risquant en cas d'échec que son capital avancé, l'entrepreneur mettant en jeu sa fortune et son honneur. Pour Say, l'entrepreneur, qui cumule parfois la fonction d'innovateur ("du savant"), se situe entre le capitaliste et les travailleurs (1). Say n'a connu des saint-simoniens que les publications de la Restauration et les excentricités de Ménilmontant. S'il avait vécu au-delà de 1832, il aurait sans doute raffiné ces distinctions pour prendre en compte ces originaux qui sont libre-échangistes tout en s'opposant aux "économistes politiques", qui sont sociaux tout en s'opposant aux socialistes et a fortiori aux "communistes", qui sont favorables à un crédit actif tout en étant hostiles à la haute banque. Il aurait, en ce cas, grandement aidé les évaluateurs de la Monarchie de Juillet et de l'empire à décrypter les informations, visions et injonctions des disciples du Père Enfantin. En effet, contrairement aux entrepreneurs et banquiers standard qui jouent leur rôle selon les règles du genre, les saint-simoniens s'activent en fonction d'un projet global de société, ce qui les conduit à un didactisme persistant qui s'exprime en particulier dans leur manière rationnelle de présenter leurs propositions : leurs études sont logiquement ordonnées, leurs arguments étayés par des considérations sur le développement et assis sur des comparaisons internationales, et leur formation d'ingénieur ne leur fait craindre ni le progrès technologique, ni la formulation mathématique. Et, bien qu'ils ne forment plus une famille, ni même une école (2) depuis qu'ils se sont dispersés, ils sont nombreux à garder en commun, malgré des intérêts divergents, la curiosité, la préoccupation sociale, la volonté de développement, et à évaluer naturellement leurs propres projets en termes publics (3).

-
- (1) Idées largement développées dans le cours d'"économie industrielle" qu'il dispense chaque année à partir de 1820 à plus de 500 élèves au Conservatoire National des Arts et Métiers.
- (2) Contrairement à l'idée reçue actuelle. En fait, le groupe s'est fissuré à partir de 1832, Chevalier cessant de parler avec Enfantin pour ne reprendre contact avec lui qu'en 1860, Bazard le quittant définitivement ; et il s'est dispersé après l'Egypte. Mais un esprit est resté et c'est lui que nous appelons saint-simonisme. Et nous appliquons le nom de Saint-Simonien à des personnes qui n'ont été que sympathisantes, ou dont un frère était membre de l'"église" : ainsi les Talabot (seul Edmond, mort en 1832, l'était) ou Séguin (seul Jules l'était).
- (3) Qu'on pense à l'itinéraire de Chevalier, après Ménilmontant et l'Amérique : son cours, le Collège de France, le Conseil d'Etat en 1852 ...

Dans le dialogue de circonstance avec le Corps des P & C au moment de la présentation de leurs ambitions ferroviaires, ils ont du développer des arguments propres à être compris par les IPC évaluateurs. On sait que ces derniers avaient fait leurs armes sur les routes les canaux : les dossiers des lignes ferrées leur seront vite familières (1), et on peut penser que le contact a été mutuellement enrichissant, sans qu'on ne trouve d'autres traces que, parfois, une communauté de style. Mais, chez les saint-simoniens, le style, c'est déjà un peu l'homme...

5 - Les économistes, gardiens du temple

Durant ce siècle, les économistes ont fort à faire : le monde change à une telle allure que bon nombre de concepts sont remis en cause avant même qu'on ait eu le temps d'en imaginer l'emploi. Qu'y a-t-il de commun entre l'aimable "industrie" du premier empire et l'industrie des grandes forges du centre et des grands tissages du nord et de l'Est? Entre le "transport" routier et fluvial de toujours (2) et le réseau ferré ? Entre un monde où les enfants de 8 ans travaillent jusqu'à douze heures par jour dans des galeries de mine et celui où apparaissent les syndicats et une amorce de politique sociale ?

Les hommes de terrain que sont les évaluateurs affrontent des réalités que les économistes de cabinet ne font qu'entrevoir. La carrière des IPC Collignon, Talabot, Dupuit, Navier, Minard, Jullien, Legrand ou des ingénieurs des mines Perdonnet, Flachet, Fournel, comporte d'innombrables visites de chantier, la tenue de comptes d'opération, la paie des journaliers, toutes choses qui n'entreront pour ainsi dire jamais dans les attributions des économistes professionnels que sont Bastiat, Molinari, Joseph Garnier ou Horace Say, les chantres de l'économie libérale.

(1) Rappelons le rôle de passerelle entre fer et P & C joué par Talabot, Didion, Jullien, Surell,...

(2) Avec des singularités réjouissantes pour l'économiste, comme ces "sapinières" descendant l'Allier pour rejoindre Paris où elles seraient déchirées et brûlées, les mariniers remontant à pied : question de courant et d'absence de frêt de retour.

Si les évaluateurs ont, par leur pratique, fait progresser la science économique, ce qui est indéniable (1), il convient de savoir comment les professionnels de la chose en ont rendu compte. Se dire économiste, c'est demander à la société une rémunération, directe ou non (par l'édition par exemple), en échange d'un service ; au tournant des années trente, ce service pourrait s'appeler "défense et illustration de la bourgeoisie moderne". La bourgeoisie a en face d'elle la noblesse, à base terrienne (propriété foncière) et royale (charges, prébendes), et l'église. Elle va tenter de se constituer sa propre base par un double compromis avec le monarque : protection de ses propres affaires par le roi, et participation à celles du roi par son argent et sa science. Mais (2) "l'église établie et quelques philosophes moraux laïcs monopolisent le dire sur la société et le limitent au politique. C'est donc dans la parole d'une religion réformée que (la bourgeoisie) tiendra son discours éthico-politique. Mais la politico-économique, elle sera obligée de l'énoncer dans sa langue vulgaire de boutiquier ou de commis royal". La cohérence de ces deux discours est assurée par une parole unitaire (Adam Smith, Stuart Mill, JB Say...) qui est une arme de guerre pour la bourgeoisie contre les tenants de l'ordre ancien, mais aussi, ces derniers écartés, contre le pouvoir totalitaire du prince dont on voulait qu'il protège l'industrie nationale, le temps seulement de la révolution machiniste (et de l'accumulation du capital correspondant), à condition qu'il s'en abstienne une fois ce seuil franchi (le protectionnisme devenant superflu et pénalisant puisqu'il limite le marché potentiel de ce jeune capital mis en activité) : le prince est dès lors interpellé par un discours égalitaire mettant en relation l'égalité des industriels face à la concurrence et l'égalité des citoyens devant la loi.

L'économiste est celui qui théorise et verbalise ces articulations. Et qui anticipe les futures pratiques de classe afin de les légitimer par avance.

(1) Par le seul phénomène de participation à la décision, en tous cas.

(2) N° 4, 1974, "Anthropologie des économistes", Revue Economique.

Sous la Monarchie de Juillet, puis sous la République et l'Empire, le prolétariat émerge comme une force latérale, autonome en partie, et ses alliances avec la bourgeoisie obéiront à un cycle répétitif "conjonction-élection-trahison". Le discours de l'économiste va basculer sur deux versants : le versant du monde concurrentiel faisant abstraction des conflits sociaux, et s'y développera la théorie marginaliste, ou le versant du progrès de société et de la solidarité articulé avec une croissance économique (développement), et s'y développera le concept de sciences sociales. Economie politique contre (nous soulignons) économie sociale (voir annexe 1-A).

Dans ce paysage, le créneau du marxisme sera "la vérité objective n'est pas une question théorique, c'est une question pratique". Pratique concrète des classes, pratique théorique des intellectuels.

Les évaluateurs se situent essentiellement à la charnière entre pouvoir exécutif et représentation sociale, deux instances de nature essentiellement différente. Pour faire leur travail de manière productive, il faut que leur activité soit légitime dans chacune des deux instances.

Dans la première, cette légitimité est acquise par principe puisque IPC et ingénieurs des Mines s'expriment es-qualités dans le cadre des enquêtes et commissions fixées par la loi ou les règlements. Cela étant, diverses stratégies de pouvoir sont à l'oeuvre dans l'exécutif, par exemple défenseurs des canaux contre défenseurs des routes ou du fer, ou encore partisans des concessions contre partisans de l'exploitation directe ou de l'affermage ; et l'évaluateur est tenu de soutenir un débat avec ses pairs, directement ou par comité et revue interposés.

Dans la seconde, celle de la représentation sociale, la légitimité de l'action de l'évaluateur passe par la perception qu'ont les acteurs de la nature et de l'utilité du rôle de l'évaluation. Les acteurs les plus attentifs à cette question sont d'une part ceux qui sont directement concernés par le projet (pont, canal, ligne ferrée, route,...) comme futurs usagers ou comme expropriés, d'autre part, ceux qui sont intéressés par la rémunération des capitaux en jeu, les leurs comme ceux que l'Etat mobilise dans l'opération. Pour ces acteurs, seul le résultat compte : qu'importe la théorie pourvu qu'on ait l'effet.

Afin de théoriser du dehors cette charnière que représente l'évaluation, les économistes vont devoir embrasser dans leur analyse à la fois : les données de l'usage alternatif des capitaux (dans le fer, dans le canal, ou ailleurs) ; le rôle légitime, selon eux, de l'Etat pour orienter les transferts qu'il opère (de l'impôt à l'investissement) vers tel ou tel secteur, l'impact du projet sur les activités économiques situées dans sa zone d'influence directe et élargie. Et cela fait, ils devront se demander si une procédure de calcul (CEP) est justifiée ou non, et si oui, à quel moment elle doit intervenir.

La cohérence de la position des "économistes politiques" se fait autour d'une vision particulière du monde social, celle de l'interaction, sur des marchés concurrentiels, d'agents individuels poursuivant leur intérêt personnel : une vision qui relève de la métaphysique sociale dont la fécondité est certaine pour analyser tel ou tel aspect spécifique du fonctionnement du système. Cette vision est en accord avec la philosophie libérale, et sera défendue, selon le cas et l'enceinte, en termes économiques, métaphysiques ou philosophiques (1). Ses gardiens, les fils spirituels de JB Say, sont réunis au sein de la Société d'Economie Politique (SEP) qui édite le Journal des Economistes. Leur contribution au débat sur le processus de décision porte pour l'essentiel sur la notion "d'utilité", en cohérence avec leur religion de l'ordre naturel (Marx, dans "Misère de la philosophie" : "avec toutes ces éternités, immuables, immobiles, il n'y a plus d'histoire"). Ce débat sera inmanquablement traversé par la mutation du capitalisme français, avec l'évolution de son avatar industriel défendant le protectionnisme, et la prégnance de son courant commercial et bancaire partisan du libre-échange. Cette contradiction interne à l'économie politique aura une traduction pratique tout au long du siècle : une position hésitante et variable sur le rythme d'exécution des programmes des grands travaux, projection plane de la contrainte de financement qu'on peut négocier par le prélèvement fiscal ou par l'emprunt (2).

(1) Voir annexe 1-A.

(2) Ce sera particulièrement visible quand des membres de la SEP seront Ministres des Finances : Léon Faucher, Hippolyte Passy, Horace Say.

L'avènement des chemins de fer est l'occasion pour la SEP de faire le point sur le rôle de l'Etat dans les transports. Sur ce thème institutionnel, l'absence de position commune est flagrante (1). Et cela conduit à l'incohérence théorique de nombreux articles publiés dans la bible de la SEP, le "dictionnaire d'économie politique" de Guillaumin dont l'objectif est de populariser les "saines doctrines" de la Société. Dupuit, membre de la SEP, sollicité pour écrire l'article "utilité" (2), se voit privé de cette tribune après, on l'imagine, un débat animé, et remplacé par Passy ; il se venge en truffant les autres articles qui lui sont confiés de définitions et de propositions qui contredisent celles de ses collègues, Blaise (des Vosges), Faucher, Garnier,... et Passy (3).

Quant au calcul, la cause est entendue : les économistes politiques ne le tiennent que pour un amusement de mathématicien. Relisons à ce sujet l'étonnant commentaire de Dunoyer sur Dupuit (p.71) et l'effet de prolepse de Cournot (p.30) qui anticipe sur les critiques de son ouvrage de 1838. Et pour de nombreux économistes, "procédure de calcul" s'identifie à "ingénieur mathématicien" qui s'identifie à "corps des P & C" : la bête noire de JB Say (voir annexe I-A) qui préfère le génie civil à l'anglaise, anti-intellectuel et a-étatique (4). Moins d'Etat, c'est moins de calcul, et réciproquement.

(1) Voir II.2, "un calcul pour l'Etat", p.107-108.

(2) Concept central. JB Say, commentant la traduction de Ricardo en français s'exclame : "value in use ? qu'est-ce que la valeur en utilité, si ce n'est l'utilité pure et simple ? Le mot utilité suffit donc".

(3) Une polématique s'engage dans les colonnes du Journal des Economistes (voir par exemple la lettre de Dupuit, document n°7-E) et ne cessera qu'avec l'adhésion, en 1863, de Dupuit à la Société d'Economie Sociale de Le Play. Voir à ce sujet F. Etner, "Note sur Dupuit", Revue Economique, septembre 1983, p. 1028 à 1032.

(4) L'Institution of Civil Engineers a reçu sa charte royale en 1828.

Dupuit aurait-il été à la SEP un sous-marin de l'étatisme de type "grand commis" ? Sans doute pas : il est clair que ses démêlés avec Haussmann ont du élargir le fossé qui s'était lentement creusé entre la hiérarchie et lui. Mais il fait figure de franc-tireur : un libéral étatique, si l'on peut dire, qui souffre de voir le pouvoir échoir à des parvenus. Dans son "corps", il s'était principalement occupé de routes et de ponts, il ne s'était intéressé au monde ferroviaire que sur le sujet de la politique tarifaire : il ne côtoiera pas la mouvance saint-simonienne. Celle-ci ne lui aura donc pas servi de caisse de résonance, pas plus que la SEP qui se méfiait de son étatisme rampant (document n°7-E), encore moins le corps des P & C qui ne pouvait l'absoudre de ses attaques frontales contre leur grand ancien Navier. On pourrait dire sans ironie excessive, que Dupuit est un club d'économistes à lui tout seul : difficile d'assurer sa postérité dans ces conditions, bien qu'il soit un des ténors de l'évaluation.

Les saint-simoniens ne constituent pas une école de la pensée économique : le "dictionnaire d'économie politique" (op. cité) n'enregistre leurs publications sous cette rubrique que jusqu'en 1832 (1). Ils se contentent, une fois l'église dissoute, de rappeler à bon escient la pensée du fondateur et se concentrent sur ce qui est, à leur yeux, la seule raison d'être de leur engagement : la pratique. Ils sont à la banque, aux chemins de fer, au commerce, rarement à l'industrie de production et sont de ce fait pour le libre-échange sans avoir à s'interroger sur le fond de la demande des tenants du protectionnisme. Ils sont, chacun à leur manière, des partisans de l'évolution des systèmes économiques et ne font référence à l'"ordre naturel" que pour le vilipender. Cette projection dans l'avenir, cette foi dans le progrès scientifique et technique, ce dynamisme bancaire, cette référence à l'"association universelle" comme formule magique pour conjurer les méfaits de la lutte des classes (entrevue) se conjugent de telle manière qu'il est possible pour ces entrepreneurs singuliers de ne proposer que des réalisations partielles durant la phase transitoire de leur projet global, et de profiter des expériences de toute nature qui se proposent à leur activisme (2), alors que leurs "concurrents en utopie", Fourier ou Cabet pour ne prendre qu'eux, piégés dans leur vision mécaniste d'une cité (ou ferme, ou usine) idéale, sont tenus de construire intégralement un projet complet et autonome dans un espace vierge, au vu et au su de tous leurs détracteurs.

(1) Voir en Annexe 3 la bibliographie établie par Louis Reybaud en 1840 avec l'aide de Fournel.

(2) Cette phrase de Sartre sur l'ancien secrétaire du Maître : "Comte est ingénieur. Derrière la théorie de l'action, on entrevoit la machine-outil, la locomotive" "Situations", I, p.194.

Enfin, mathématiciens de formation, scientifique de démarche, élitistes de raison, les saint-simoniens sont partie prenante du processus social de décision (1) et devancent souvent l'appel en concervant des projets propres à couvrir le territoire en transcendant les revendications de clocher. Mais leurs singularités du début ("le système de la Méditerranée", le réseau rail-fleuve de Chevalier de 1839) se dissolvent peu à peu dans une revendication de l'appui étatique financier aux activités en développement (2) ; ils sont en ce sens les précurseurs d'un état-providence laissant au privé les activités rentables à court terme et dopant celles à long terme pour en assurer l'engagement... JB Say, vivant dix ans de plus, aurait pu faire alliance avec eux ! (3).

-
- (1) Chevalier dit "la mathématique (seule, JPD) ne gouverne pas l'Etat", "intérêts..." p. 211.
- (2) La revendication de la garantie d'emprunt principalement.
- (3) Les saint-simoniens sont rangés dans l'histoire avec les "socialistes utopiques". Ce contresens provient de Marx, et est conforté par les excentricités de l'époque de l'église. Pour nous, leur mouvance est une tête chercheuse du capitalisme moderne.

Quant aux "socialistes" organisés, il est difficile de les créditer d'une structuration de la classe ouvrière de nature à peser directement sur les décisions d'engager les "plans d'équipement". D'ailleurs, tel n'est pas leur but. Il est plus directement d'améliorer la condition des travailleurs. De Constantin Pecqueur, un saint-simonien qui a basculé à gauche : "partout, la propagation du matériel économique moderne conduira les classes moyennes et sous-moyennes au sentiment de leurs droits ; elle les éveillera sur leurs intérêts, leur suggérera les moyens de les faire respecter et de les améliorer pacifiquement", "des intérêts du commerce", op. cité (1). Les socialistes de toute tendance ont en commun de proposer un projet de société qui se réfère à la nécessaire évolution des structures socio-économiques. Cette évolution doit être appuyée par le machinisme dont les effets néfastes sont dénoncés mais dont la puissance productive doit être accommodée de manière à ne pas aggraver le chômage et les disparités sociales, Fourier lui-même se défend d'être anti-machiniste : "En critiquant l'industrie civilisatrice, je suis loin de me rallier à l'avis des idiots qui voudraient détruire les fabriques" (2). La solution est d'exiger la propriété sociale des machines : l'objectif immédiat est la possibilité de fonder des coopératives de production. Quant au progrès social, il est à gagner par les luttes de terrain, l'action parlementaire, l'éducation, et il est théorisé dans un projet au contenu politique explicite, et que raille, par exemple l'économiste libéral Léon Faucher : "les socialistes font intervenir l'être moral qu'on appelle société dans les affaires humaines absolument comme les anciens y engageaient les dieux" (3).

(1) "Ce que Marx a écrit sur la concentration capitaliste est copié chez Pecqueur", Elie Halévy, 1902.

(2) Fourier, "de l'anarchie industrielle et scientifique"

(3) "Dictionnaire d'économie politique", op. cité.

Ils ne débattent des projets ferroviaires proposés par le gouvernement que dans les enceintes où ils ont pris pied, par la voie de leurs représentants : et c'est pour les revendiquer, tout en dénonçant l'agiotage et l'attribution des lignes ferrées aux "barons du rail" (1). Curieuse nébuleuse que ce socialisme à la française, qui restera longtemps isolé dans l'"Internationale", et qui trouve à la tribune de la Monarchie de Juillet déclinante des alliés insolites pour réclamer l'exploitation des chemins de fer par l'Etat : des patrons d'industrie aux réflexes nationaux exacerbés par le trans-nationalisme de la bourgeoisie bancaire. Ainsi Victor Grandin, filateur d'Elbeuf où il s'est fait battre par Laffitte et a réussi à faire invalider cette élection ; et dix autres dont l'histoire a retenu le nom.

Mais comment demander à ces délégués du peuple de cautionner un calcul (CEP) ordonné et réalisé par un état dont ils exigent, espèrent et entrevoient le dépérissement inéluctable ? Il est des économistes parmi eux : Pierre Leroux (2), le foisonnant autodidacte Proudhon qui avait déclaré que "l'économie est la science des comptes de la nation", mais la tribune n'est plus, en ces temps de liquidation définitive de la royauté, que de combat. Le Russe Alexandre Herzen, témoin des journées de 1848, écrit un an après : "aucune armistice ne servira plus à rien maintenant ; les partis hostiles ne peuvent ni s'expliquer, ni se comprendre ; ils ont deux logiques, deux raisons. Quand les questions se posent ainsi, il n'y a point d'autre issue que le combat ; l'un des deux doit succomber : la monarchie ou le socialisme. Réfléchissez-y : lequel des deux a plus de chances de succès ? Moi je parie pour le socialisme. "C'est difficile à imaginer" direz-vous peut-être. Et le triomphe du Christianisme sur Rome était-il plus facile à prévoir ? Je me représente souvent comment Tacite ou Pline raisonnait avec ses amis de cette absurde secte des Nazaréens, de ces Pierre-Leroux venus de la Judée à la parole énergique et demi-folle, de ce Proudhon d'alors qui vint à Rome même prêcher la fin de Rome. L'empire était là, fier et puissant, en face de ces pauvres propagandistes ; mais il ne put leur résister" (3). Herzen n'avait pas prévu que Bonaparte-le-neveu pourrait inventer une troisième voie, qui supprimerait la tribune législative et réduirait les représentants du peuple à l'inutilité.

(1) Voir Marx : "c'était du socialisme que de construire un chemin de fer là où il y avait un canal", document n° 4.

(2) Il avait été admis à Polytechnique, mais sa famille n'avait pu payer ses études.

(3) A. Herzen, "De l'autre rive", 1849, traduction française, Genève, 1870.

Pour conclure, il apparaît à l'évidence que, durant cette période, les économistes libéraux avancent à pas de sénateur (sans ironie : certains le deviendront...) : tout à leur préoccupation d'équilibre naturel se prolongeant année par année par des variations marginales, ils ne peuvent ni ne savent théoriser les mutations profondes que subit la société (accumulation capitaliste, prolétarianisation des artisans et des ruraux, ouverture aux marchés mondiaux,...), et doivent se contenter de les décrire. Et il est préoccupant de constater la parcimonie de leurs textes concernant l'identification et la valorisation des effets supposés des mutations spatiales, ainsi que l'incertitude qu'ils manifestent sur l'appréciation de politiques tarifaires (péage plus frais) eu égard au simple critère de rentabilité économique des lignes et des réseaux. On a ainsi pu dire que le citoyen a, tous comptes faits, payé les grands réseaux ferrés le double de ce qu'ils ont coûté, sans que la Société d'Economie Politique se soit pertinemment inquiétée, au moment voulu, des agiotages, ententes et autres prélèvements pas plus que du coût économique de la non-rémunération des fonds publics engagés dans le génie civil ou la garantie d'emprunt, tous faits qui sont à l'origine de ce doublement ; et on peut porter au débit de la SEP son refus de débattre avec Dupuit de ses vues, aussi bien sur le nécessaire monopole de l'Etat pour la production de certains services que sur la relation organique entre politique tarifaire et utilité publique.

Il apparaît aussi que la mouvance et la pensée saint-simonienne n'ont pas donné naissance à une formalisation du problème du développement de nature à s'articuler naturellement avec un calcul économique public. Leur irréfutable référence au développement est leur fleuron, et ils ont eu le mérite remarquable de joindre les actes à la parole. Ils inspireront, à leur corps défendant, de nombreux économistes intéressés à figurer les mécanismes de l'évolution économique, mais ils ne seront eux-mêmes l'auteur d'aucun essai de cette nature (1).

(1) Bien que l'on crédite parfois Michel Chevalier de réflexions prémonitoires sur la puissance productive du travail qui est pour lui l'indice de l'évolution d'une société ; et l'évolution des méthodes de travail (machinisme, association) permettra que "l'exploitation de l'homme par l'homme fasse place à l'exploitation du globe". Voir l'article de Jean Walch dans les Cahiers de l'ISMEA, p. 291 à 307. Chevalier fut titulaire de la Chaire d'Economie Politique au Collège de France de 1840 jusqu'à sa mort en 1879.

Une fois que se sera implanté, avec l'appui décisif de l'empire; un système bancaire et commercial de classe internationale, leur discours s'éroussera en s'identifiant à celui d'un capitalisme social serein. Et leur ultime référence opératoire leur échappera quand les troupes de Thiers écraseront la Commune de Paris, et avec elle les illusions d'une société sans classe. Absents en 1830, absents en 1848, absents, l'âge aidant, en 1871, ils entrent dans l'histoire avec une image si floue que les récupérateurs se mettent à l'oeuvre sans attendre. L'épithète la plus juste, à notre avis, de leur mouvement, se lit dès 1840 chez Louis Reybaud (op. cité p.139-143) : "aujourd'hui, le saint-simonien ne semble pas avoir renoncé complètement à la conquête du monde. Seulement il y procède par un travail souterrain et non plus par une révolte ouverte (...). En n'envisageant le système qu'à un seul point de vue, deux éléments lui manquaient, la maturité et la vieillesse, c'est-à-dire le calcul et l'expérience. L'âge survenant, le personnel du saint-simonisme a dû se modifier lui-même, par un simple travail d'intérêts et de positions (...). En entrant dans la science avec la prétention de terminer le duel qui y subsiste entre la matière et l'intelligence, le saint-simonisme n'a guère fait que continuer l'école sensualiste, en développant Cabanis à travers Locke et Condillac (...). L'économie politique, dont il assure avoir changé la face, est encore, après lui, ce que l'ont faite Quesnay, Turgot, Smith, Say, Ricardo et Sismondi. A part quelques thèses d'ordre secondaire où il a plaidé, conséquent à sa foi, pour l'autorité contre la liberté industrielle, pour la mercuriale contre la concurrence, pour le tarif contre l'affranchissement fiscal (...), il n'a réellement rien fait, rien dit, rien signalé, que les maîtres n'aient signalé, dit et fait avant lui (...). Le saint-simonisme sera à l'avenir social ce qu'est un ballon d'essai dans une expérience aéronautique. Le ballon d'essai s'élève aux yeux de la foule étonnée, monte, s'amointrit peu à peu, et se noie dans l'espace ; après un rôle court et brillant, c'en est fait de lui ; mais le grand aérostat y a gagné au moins de connaître l'état des zones atmosphériques, et les caprices des aires de vents qui l'attendent sur son chemin".

Inadvertance des économistes politiques, insuffisance des saint-simoniens, indifférence des économistes sociaux, méconnaissance du marxisme naissant : comment s'étonner que l'économie appliquée à la décision soit assumée, presque sans partage, par le Corps des P & C dont la légitimité et le désintéressement sont au-dessus de tout soupçon ? On ne peut dès lors que regretter que les évaluateurs qui en procèdent n'aient pu élaborer plus avant une analyse prospective et une conceptualisation des effets des grands programmes d'investissement (ou d'équipement, ou d'"outillage") : faute sans doute de la disponibilité d'un cadrage macro-économique plus élaboré et mieux assis (1). N'est-ce que partie remise ?

x

x x

(1) Une hypothèse. Nous pensons qu'une définition plus précise de la richesse (ou du produit) nationale aurait permis de clarifier la notion d'utilité publique, et de mieux faire la part des choses entre les fatalités du marché, la prévisible stratégie des entreprises privées et la légitime participation de l'État aux mécanismes de l'expansion.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La voix du Peuple est la voix de Dieu!

OPINION D'UN PATRIOTE

Sur les moyens qu'il convient de proposer d'abord à l'Assemblée Nationale pour l'amélioration du sort des Travailleurs.

Liberté, Égalité, Fraternité. — Solidarité des Peuples. — Amour-propre comme des Écarts.

MOYENS TRANSITOIRES

Pour améliorer promptement le sort du Peuple.

- 1^{er} MOINS DE TRAVAIL. — Obligation pour le Pouvoir public de fournir du travail et un loyer, à tous les hommes et à tous les hommes de la nation qui ont besoin de travailler.
- 2^e ÉVALUATION DE L'INDUSTRIE.
- 3^e ÉVALUATION DES TRAVAUX ÉPANDUS par la transformation de l'œuvre en machines et en outils appropriés à la main et à la machine de l'ouvrier et à l'école des grands travaux de la République.
- 4^e ÉMIGRATION PERMANENTE, organisée et encouragée par l'État.
- 5^e LES CLASSES DÉPRIMÉES, rapidité, amélioration, protection, pour tous.

- 6^e par des Règles populaires, données et appliquées aux Travailleurs de leur pays, par le Comité de l'État.
- 7^e LIBERTÉ DES TRAVAILLÉS. Le Jury national.
- 8^e LIBERTÉ ÉCONOMIQUE de la production, dans son entier.
- 9^e IMPÔT PROGRESSIF, basé sur les Services. — ÉVALUÉ sur le lieu.
- 10^e NÉCESSITÉ UNIVERSELLE.
- 11^e UNIVERSITÉ NATIONALE.
- 12^e RÉGÉNÉRATION de tous par tous.

Les références indiquées, toutes les œuvres se trouvent par le mot dans l'index.

VIVE LA RÉPUBLIQUE! GARDONS NOS ARMES.



MARTIN NADAUD

INTERNATIONAL WORKING MEN'S ASSOCIATION 1864 1871 ASSOCIATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS

INTERNATIONAL ARBEITER ASSOCIATION ASSOCIATION INTERNATIONALE D'OUVRIERS

MEMBERS ANNUAL SUBSCRIPTION CARD.

was admitted a Member on
the First day of January 1871 and paid us his Annual Subscription.

Geo. Odger President of Central Council
G. W. Wheeler Honorary Treasurer
E. Dupont Corresponding Secretary for France
Karl Marx Germany
Emile Holtorf Italy
The League Poland
W. R. Cocher Honorary General Secretary

CENTRAL WORKING MEN'S COUNCIL LONDON ASSOCIATION



UN MATIN LES OUVRIERS D'UN CHEMIN DE FER SE SOULEVANT. (Page 281.)

- TROIS -

1930 - 1939

LE TEMPS DE TOUS LES PERILS



1 - Réminiscences

L'entre-deux-guerres, comme on dit entre-deux-mers ou entre-deux-vins : on est pourtant toujours entre deux guerres, sauf quand on en fait une... Cette certitude de devoir faire à nouveau la guerre a pesé lourd dans la conceptualisation du monde économique des années trente, en particulier en polarisant la réflexion autour de trois pseudo-pôles : les vieilles démocraties (archaïques), les "pays en voie de développement" (mot utilisé pour les USA et l'URSS, dont les terres vierges laissent libre cours à l'expansion physique), et les régimes d'ordre et de discipline (Allemagne, Italie).

Période étudiée sous toutes ses coutures ! notre propos est strictement limité à ceci : l'enseignement majeur de notre exploration de la période 1830-1870 (un calcul économique public - CEP - développé, pour les besoins du processus social de décision - PSD -, de manière autonome par le corps des évaluateurs, pour l'essentiel des ponts et chaussées, et ceci sans grand rapport avec la science officielle) se prête-t-il à des résurgences significatives dans une période où le discours sur la nécessité d'engager de grands programmes de travaux publics est dans toutes les bouches ? Et si la réponse est oui, quelles analogies peuvent être repérées, qui pourraient suggérer une sorte de permanence du statut de l'évaluateur dans le PSD ?

2 - Entre dépression et occupation (1)

La France de 1860 connaît Proudhon et ignore Marx ; la France de 1930 connaît Marx et ignore Keynes. La méconnaissance certaine des langues étrangères n'explique pas tout : les enseignements issus d'expériences extérieures comportent pense-t-on, trop de singularités, pour en faire un usage rapide et direct dans le milieu national.

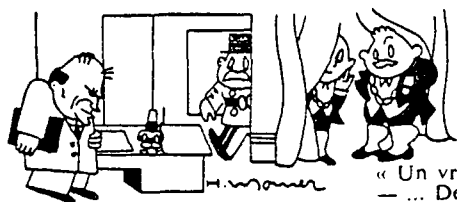
(1) Cette partie se réfère, en plus des documents spécifiques consultés, à "l'histoire économique de la France entre les deux guerres", Alfred Sauvy, Economica, 1984 ; aux articles de Pierre Saly : "la politique française des grands travaux (1929-1939) fut-elle keynesienne", Revue Economique; de Patrice Salini, notamment : "la naissance de la politique de coordination des transports terrestres de marchandises", Revue Transports, et sa thèse de 3ème Cycle (Paris IX, 1978) ; à la thèse de Gérard Brun "les techniciens et les technocrates en France de 1918 à 1945", Paris 1977.

Il semble que ce soit pure coïncidence que les gouvernements qui se sont succédés entre 1929, année du début de la crise américaine, et 1938, aient imaginé des programmes "d'outillage national" pouvant apparaître comme "keynésiens". Pourtant, une question mérite d'être posée : à la lumière de ce qui s'est fait au dix-neuvième siècle, la décision de l'Etat d'investir dans des "grands travaux" est-elle assise sur une logique perceptible qui incluerait, par exemple, une réflexion sur le développement du pays ? Ne sommes-nous pas à l'inverse soumis à une procédure de routine dominée par l'idée reçue que l'argent public dirigé vers des actions "d'intérêt général" est mieux employé qu'à tout autre usage, et qu'il produit naturellement des effets de redistribution dont la pertinence serait indiscutée . Que dire du calcul économique public dans ce contexte ? Et si calcul pour l'Etat il y a, à quel Etat se réfère-t-il ?

Au dix-neuvième siècle, le thème du soutien ou de la relance de l'économie par les grands travaux est avancé dans les périodes où la misère, localisée ou générale, apparaît aux dirigeants non seulement comme insupportable, mais comme politiquement dangereuse ; après 1830, en 1845-1846, en 1848, autour des années 1857-1860, en 1864. Un thème qui est avancé, mais non explicité dans ses mécanismes ni envisagé dans toutes ses conséquences, faute de bien connaître le marché du travail, faute de se positionner clairement sur le machinisme (et le rapport capital-travail), faute de conceptualiser avec pertinence un cadre au développement.

En deux générations, le monde a prodigieusement changé. L'Europe apparaît exsangue après une guerre meurtrière et de nouvelles puissances émergent : le Japon, le Canada, les Etats-Unis que de nombreux responsables considèrent encore avec une certaine condescendance. Mais aussi la Turquie, l'Iran, l'Argentine, le Mexique.

Les destructions de la guerre sont importantes, et chiffrées à 35 milliards de francs or dont 1,5 correspondent à des routes, ports et chemins de fer. Leur indemnisation, conjuguée avec le remboursement des dettes contractées pendant la guerre conduit à une opération blanche financièrement, mais la guerre se solde finalement à la perte d'un an de revenu national (A. Sauvy). Les dirigeants des années 20 parlent plus de finances que de développement et consacrent l'essentiel de leur énergie à composer des stratégies monétaires complexes et fluctuantes.



« Un vrai Jacobin de quarante-huit!
— ... De quarante-huit heures ? »
(Dessin d' Henri Monnier.)

Quand surgit le "jeudi noir" (24 octobre 1929), la France s'inquiète quelque peu. Mais il faut trois ans avec trois ministères Tardieu et trois ministères Laval, sans compter un intermède Steeg d'un mois, avant que la gravité de la situation internationale ne soit perçue dans toute son ampleur. Durant cette période, un "plan d'outillage national" a été voté sous Tardieu, et engagé partiellement par Steeg et Laval (1). Tardieu, qui revient en février 1932, souligne l'importance de son plan pour lutter contre le chômage. Puis il tombe. Et fera cette étonnante déclaration : "les socialistes sont nos maîtres (2) (...). C'est l'influence socialiste, telle qu'on l'a vue jouer depuis vingt ans en Angleterre, en Allemagne, en Autriche qui a fait du budget de l'Etat une immense gamelle où tout le monde veut puiser (...). Il faut que la France ait une tête. Cette tête, nous ne la demanderons pas au caporalisme marxiste. Marx a écrit six gros volumes de prophéties et six pages de catéchisme. Nos SFIO n'ont pas lu les volumes, mais récitent le catéchisme" (discours du 26 novembre 1933). Au même moment, le radical Edouard Herriot, qui revient de Moscou, écrit : "vainement, nous avons signalé, dès 1919, la nécessité d'accorder désormais une large part aux éléments économiques, l'urgence de créer de nouveaux cadres d'action selon les prescriptions de la science ; vainement, nous avons annoncé la naissance d'une Russie nouvelle. Aujourd'hui, l'expérience russe est faite, l'expérience française aussi. Pense-t-on, par exemple, que nous pourrions longtemps, du fait de notre individualisme outrancier, laisser s'aggraver le déficit de notre balance économique, faute de méthode, faute de programme ? On a pu railler les plans, le plan Staline et le plan Roosevelt. Ils prouvent aujourd'hui leur efficacité. Il n'est que temps pour les peuples fidèles aux doctrines libérales de s'imposer une discipline volontaire sans laquelle ils seraient broyés dans les luttes qui vont se poursuivre. Ainsi (...), ce qui se dégage de cette étude, c'est l'impérieux besoin de l'ordre (...), d'un ordre selon la science, substitué aux fantaisies de la politique d'imagination ou du verbalisme démagogique" (3). Le Plan et l'Ordre, donc.

(1) Tardieu, novembre 1929 : un plan de 5 milliards, dont un tiers pour les travaux publics, à réaliser en 5 ans. Le budget est alors de 50 milliards, le déficit budgétaire de 5 milliards. Les engagements de 1931 (ministères Steeg et Laval) portent respectivement sur 670 et 3476 millions. De fait, la FBCF de l'Etat passe de 330 millions en 1929 à 1900 millions en 1932.

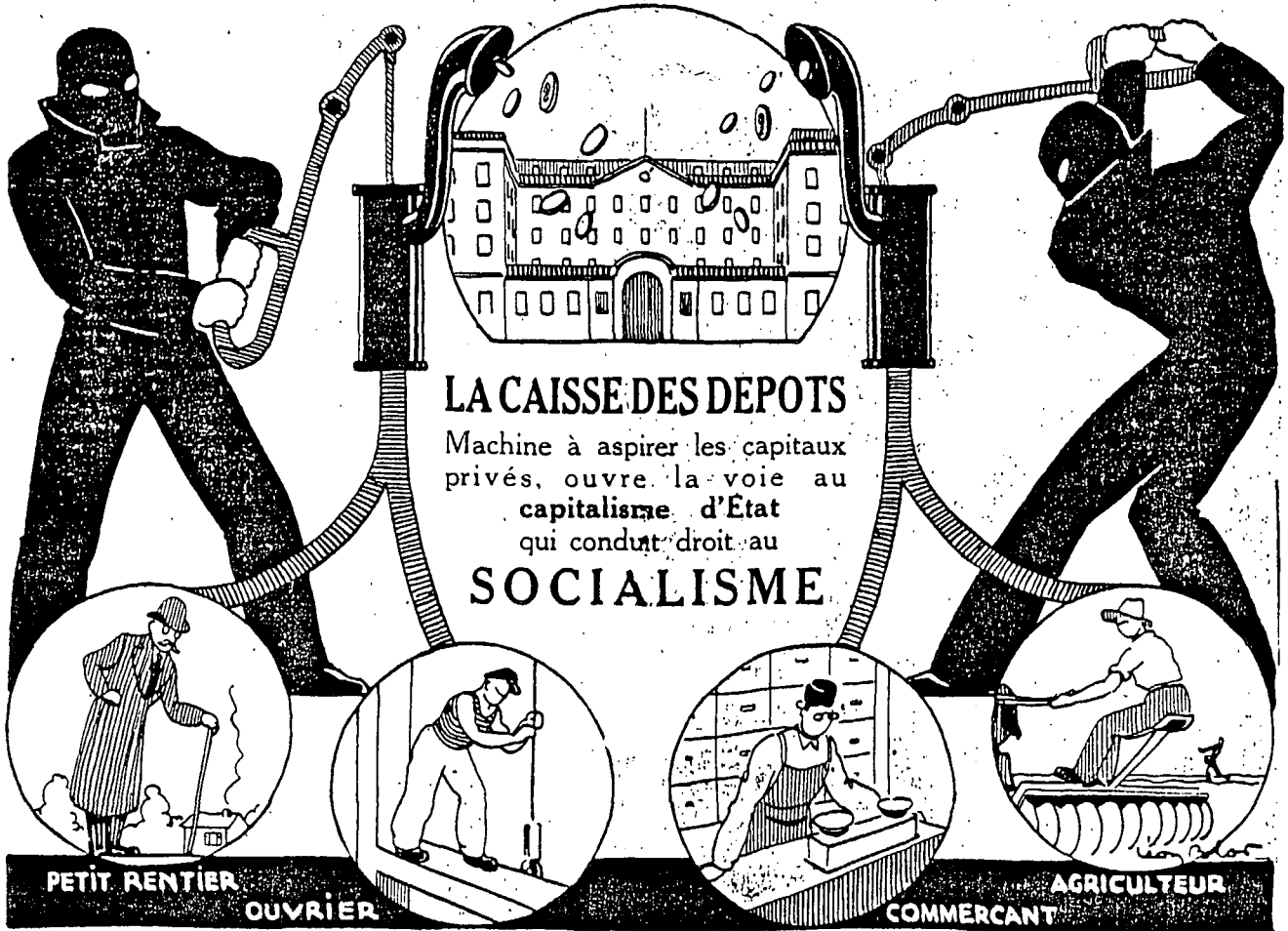
(2) La gauche radicale-socialiste a gagné les élections législatives de 1932.

(3) Edouard Herriot, "Orient", Hachette, 1934.

John Maynard Keynes.



LE POMPAGE DE L'ÉPARGNE



LA CAISSE DES DÉPÔTS

Machine à aspirer les capitaux
privés, ouvre la voie au
capitalisme d'État
qui conduit droit au

SOCIALISME

PETIT RENTIER

OUVRIER

COMMERCANT

AGRICULTEUR

3 - Méthode

L'économie mathématique, ou économétrie, des années 30 est dominée par la conceptualisation forcée de la notion de crise : un travail réalisé à chaud, dont les gouvernements attendent, sans illusion excessive, des guides pratiques pour l'action. Les vues néo-classiques sur l'équilibre sont à rude épreuve, et le concept de cycle, relié à la périodicité des crises commerciales, est développé dès le début du siècle par Albert Aftalion, Bertrand Nogaro et quelques autres (2). La référence obligée devient le déséquilibre, une notion qui n'a pas de mal à pénétrer le bon sens populaire : la crise est réelle, et le double problème des répartitions (l'Allemagne doit payer la France qui doit rembourser les USA ...) perturbe durablement la sérénité attendue qu'on attend habituellement de "maîtres à penser".

Les futurs évaluateurs ont reçu pour l'essentiel un enseignement scolaire faisant la part belle au libéralisme : Clément Colson (2), François Divisia, Jacques Rueff, Charles Rist, etc... S'y ajoutent, au fil des lectures personnelles, et à l'écoute de conférences dans des enceintes choisies (X.Crise, partis politiques,...), des éléments qui, bien que disparates, paraissent plus pertinents que les thèses libérales pour décoder les problèmes de l'heure : le déficit structurel de la balance commerciale, la permanence du sous-emploi généralisé, le financement de l'investissement, le choix entre déflation, dévaluation et revalorisation du franc, la référence à un modèle de développement...

(1) Notre texte n'a pas pour objet de présenter le débat économique des années trente, mais seulement d'identifier les interrogations qu'il peut susciter à l'époque chez un évaluateur ne faisant pas partie du sérail universitaire/politique.

(2) 1853-1939. On l'a déjà rencontré à la fin du dix-neuvième siècle (cf. DEUX, III-8) ; il est professeur d'économie politique à l'École des P & C et auditeur au Conseil d'Etat.

Ce corpus hétéroclite doit servir de viatique à l'évaluateur dont l'avis est demandé sur les projets à inscrire dans les "plans d'équipement" que les éphémères gouvernements élaborent à partir de 1929. Mais la situation a largement changé depuis l'empire ! Ainsi les transports ne constituent plus, loin de là, la presque totalité de la FBCF de l'Etat. La question, déjà ardue, de répartition de l'effort public entre la route, le rail et la voie d'eau, se dilue dans celle d'une ventilation des crédits inscrits entre plusieurs activités dont les objectifs ne peuvent trouver leur cohérence qu'au sein d'un "plan" fixant clairement les priorités par exemple entre génie rural, construction scolaires, ouvrages de défense, ports coloniaux, ... Le recours à une procédure de sous-optimum, pratiqué de-facto au dix-neuvième siècle (négociation entre plans directeurs par mode), quoique toujours adoptée de manière endogène par chaque administration, laisse sur leur faim des ingénieurs dont on dit qu'ils sont l'avenir du pays.

Mais la France n'a pas de Plan.

4 - Convergence entre débat sur le Plan et débat sur l'Etat

A cent ans de distance, il est amusant, quoique anecdotique de noter l'audace de jeunes gens décidés à bousculer la prudence des maîtres et des corps constitués. Les saint-simoniens ont proliféré sur les décombres de la restauration. Les polytechniciens d'X-Crise (1) et les "planistes" voudront enterrer les gouvernements des notables.

Pour calculer pour l'Etat, il faut tenir l'Etat en estime ou du moins le considérer avec une bienveillante neutralité. Mais les années trente sont tout à la fois celles d'une certaine caducité des états européens historiques (France, Angleterre, Autriche) et de l'émergence d'Etats forts, "non démocratiques" qui intriguent, séduisent, étonnent ou effraient. L'Italie d'abord qui, depuis 1922, s'adonne au fascisme dont la vigueur s'affirme au fil des ans. Puis la Turquie d'Ataturk, le Portugal de Salazar, les dictatures "agraires" d'Europe Centrale, et soudain l'Allemagne d'Hitler. Et bien sûr, la République des Soviets, l'allié de 1917, dont l'évolution enthousiasme ou révolte.

(1) X-Crise est un groupe de réflexion créé en 1931 par plusieurs polytechniciens. On y entend les responsables économiques et politiques du temps. On y discute les moyens de rétablir l'économie française en crise.

Cette multiplicité de types d'Etat interpelle les hommes politiques français en leur suggérant des formes que le laboratoire national ne sait plus ni ne peut plus engendrer.

Le flirt avec Mussolini dure longtemps et ne cesse qu'en 1935, sur les ruines de l'accord qu'a concédé la France de Pierre Laval, et qui n'a pas suffi à tenir l'Italie à l'écart d'Hitler. Celui avec l'Allemagne nazie reste limité. L'URSS est par contre une destination de voyage obligée. En 1830-1840, le laboratoire social était Londres, on le visitait, on s'étonnait de son dynamisme, on se navrait de la misère rencontrée. En 1930-1940, c'est à Moscou qu'on va ; on y rencontre dirigeants et économistes, on y visite des chantiers, on est impressionné par l'industrialisation de l'Oural et de la Sibérie. On s'intéresse au Plan : le premier "quinquennal" dont le rapport d'exécution est disponible en français début 1934, au moment où le projet du deuxième est adopté. On dispose également d'éléments sur la manière dont les investissements sont planifiés, et dirigés vers les différentes branches de l'économie. Les hommes politiques, les économistes, les industriels communiquent leurs impressions "au retour d'URSS" ; ainsi, entre cent, le grand patron Ernest Mercier expose devant les 500 membres d'X-Crise les réussites économiques des dirigeants soviétiques et, sans méconnaître les échecs et lacunes de l'expérience, se prononce pour un projet de développement analogue pour la France (1).

Dans le même temps, l'expérience de l'administration Roosevelt est suivie avec attention, et même avec passion de la part de certains libéraux que les références fascistes ou communistes dérangent. Ce qu'aujourd'hui les économistes s'accordent à juger comme un échec (comme Sauvy) ou du moins comme une non-réussite est à l'époque considéré comme prometteur : ainsi une république présidentielle et libérale réussirait-elle à concentrer les énergies autour de certains thèmes porteurs grâce à la continuité que donne une inamovibilité de 4 ans ; durée encore, face à la valse des gouvernements français.

(1) Ses conférences à X-Crise, 1932 et 1935. Voir X-Crise, "de la récurrence des crises économiques", Economica, 1982.

Parler de "Plan" devient, dans le débat politique, une autre façon de parler de l'Etat : un de ses avatars, en quelque sorte. Le coup d'envoi de ce transfert est donné fin 1933 par le parti ouvrier belge (1) : le rédacteur du Plan (un "engagement précis", à opposer aux "programmes" classiques des partis) est le socialiste De Man qui dira en 1938 : "à l'avenir, il faudra être plus décidés à réaliser un ordre socialiste en même temps qu'à édifier un état autoritaire, ceci conditionnant celà". Le planisme est né ... et est récupéré par les exclus de la SFIO, les "néo-socialistes", Marquet, le normalien Déat et quelques autres. Déat qui dit : "le Plan, c'est une mystique, et le planisme" un grand "élan autant moral qu'intellectuel". Le planisme a des partisans dans la SFIO, la CGT (2) ou les débats se multiplient. C'est dans sa vision de l'Etat et non dans les propositions économiques (3) qu'il faut chercher le nerf de ce mouvement : pouvoir autoritaire, corporatisme, anti-marxisme, anti-parlementarisme, priorité du "politique".

Le mot fait fortune. Mais ses promoteurs sont nombreux à basculer vers le fascisme le plus explicite et la classe politique prend ses distances avec le vocabulaire planiste, sinon avec le concept.

Les périls montent. En Allemagne se multiplient usines et autoroutes, en Italie les ports et les routes impériales, en URSS les barrages et les "Kombinat" sidérurgiques et chimiques. Les régimes républicains prennent comparativement du retard. En France, la production industrielle est un quart en dessous de celle de 1929, les programmes d'outillage se succèdent sans le décorum et la réussite des entreprises fascistes. Durant le Front Populaire, la production nationale baisse de 5 %, celle de l'Allemagne augmente de 17 %. Quel projet de société résisterait à une telle détérioration ? Les concepts d'ordre, de discipline et d'état fort progressent dans l'opinion publique, au détriment du débat économique.

L'évaluateur n'a plus rien à dire, ses critères de choix s'affaissant désormais devant des objectifs rigides : l'économie laisse la place à l'intendance.

(1) Les thèses du "planisme" avaient été débattues en Allemagne par la section de Hambourg du parti social démocrate. Voir Zeev Sternhell, "ni droite ni gauche", Seuil, 1983, Chap. 6.

(2) En particulier la tendance "syndicats".

(3) Sommairement relance à la fois par la demande et par l'investissement.

5 - Les programmes d'équipement : des "shopping lists"

L'histoire a retenu, de 1929 à 1939, les noms de Tardieu, Steeg, Marquet, Laval et Blum comme ceux de promoteurs de travaux publics.

Pour s'en tenir à la formulation des propositions, on peut regrouper les actions prévues en quatre programmes : celui de Tardieu (novembre 1929) partiellement réalisé par Steeg et Laval (1930-1932), celui de Marquet, Ministre du Travail après le 6 février 1934 dans le Cabinet Doumargue, celui de Laval en juin 1935, celui de Blum en 1936.

A la lecture de ces programmes, la cause est entendue : ce sont des catalogues de projets dont la cohérence n'est ni exposée, ni sans doute recherchée hors des logiques sectorielles minimales.

Tardieu, à la tête d'une majorité conservatrice, joue sur la disponibilité, rendue publique, d'une quinzaine de milliards de francs (1) : Il faut voter un plan de 5 milliards à réaliser en 5 ans, soit 1 milliard par an alors que le budget est de 50, avec un déficit de 5. Les travaux publics représentent environ un tiers du plan : 1820 millions, dont 670 pour les ports, 850 pour les routes et 100 pour les voies navigables. Six cents millions sont prévus pour électrifier les campagnes et y réaliser des adductions d'eau ; un milliard pour la construction d'écoles, d'hôpitaux, de dispensaires... Une liste constituée des demandes faites antérieurement par les services techniques (dont ceux des colonies), et non satisfaites : une sorte de rattrapage budgétaire des retards accumulés. C'est en particulier l'occasion d'engager l'adaptation du réseau routier qui doit supporter une forte croissance du trafic (2).

(1) Le "trésor" hérité du Gouvernement Poincaré (qui vient de mourir) : d'après Sauvy "le gouvernement a effectivement le droit de dépenser 17 à 19 milliards sans créer de nouveaux impôts. Mais que prouve un tel droit, si cette dépense doit provoquer une poussée de fièvre inopportune sur les prix et la balance des paiements ?".

(2) La loi de finances du 16 avril 1930 contenait le classement de 40.000 km de voies secondaires dans la réseau national.

Les crédits ne sont pas engagés avant 1931. Entre temps, le "trésor de Poincaré" a été laminé : il faut donc voter des fonds, ce qu'obtient le Cabinet Steeg (670 millions en mars 1931) et un des Cabinets Laval (3476 millions en décembre 1931). Au total, les travaux publics obtiennent 1355 millions dont une partie notable pour les travaux coloniaux : c'est l'année de l'exposition coloniale. Le rapport du Gouvernement Laval dit : "ce projet de loi s'inspire de la préoccupation non plus d'employer les actifs du Trésor, ni de préparer l'enrichissement du pays en le dotant d'un outillage perfectionné, mais de parer au danger d'une crise du chômage. C'est du moins la raison essentielle que fait valoir le gouvernement". Les actions prioritaires sont celles qui font appel à une main d'oeuvre non-qualifiée et au minimum d'importations ; les régions privilégiées sont celles où le chômage est le plus menaçant (1). C'est une logique proche de celle des Ateliers Nationaux.

A cette époque, en Allemagne, une relance par l'investissement est engagée par le jeune Gouvernement Von Papen (2).

L'année 1933 est dominée par deux événements internationaux : l'accession d'Hitler au pouvoir, et l'entrée en fonction de Roosevelt qui, aussitôt arrivé, décroche le dollar de l'or et le laisse plonger, un coup dur pour les pays du bloc or, France en tête, qui voient leurs prix à l'exportation monter de 30 %.

Marquet, le dissident de la SFIO, est appelé par Doumergue pour tenir le portefeuille du Travail dans le Cabinet qui suit la crise du 6 février 1934. En pleine déflation, Marquet élabore son plan d'outillage, promulgué par décret-loi le 15 mai. Ce plan se monte à dix milliards à réaliser en six ans. Son orientation est claire : réduire, ou du moins stabiliser le chômage. Il contient divers travaux routiers, en particulier un réseau d'autoroutes, rocade et "radiales" pour Paris. Il est partiellement réalisé (2472 millions en 1934, 1344 en 1935).

(1) Laval inscrit 800 millions de dépenses au titre de l'outillage national dans le budget de 1932, sans contrepartie fiscale.

(2) Ordonnance du 14 juin et du 4 septembre 1932 : 302 millions de marks pour les commandes nouvelles de l'Etat et 700 millions d'aide aux entreprises (primes à l'embauche). Mais, d'après Sauvy, il s'agit d'un gonflement de demande en circuit fermé, un contrôle des changes ayant été institué dès juillet 1931.

Le Gouvernement Laval de 1935 adopte un train de mesures et d'actions constituant, sans le dire, un programme de travaux publics comportant une action soutenue en faveur de la réalisation d'un réseau routier national moderne : aménagement en particulier des grands axes Paris-Strasbourg, Paris-Bordeaux, Paris-Lyon et Calais-Vitry-le-François (1), par élargissement, rectifications, déviations et suppression de passages à niveau.

Le Gouvernement de Front Populaire poursuit les projets engagés, retient dans son vaste plan bon nombre des actions répertoriées par Marquet et ajoute les siens propres : au total 20 milliards à réaliser en 3 ans (200.000 emplois doivent être créés dès 1936) ; 1 seulement sera dépensé en 1936. Il crée une caisse des marchés de l'Etat, "nationalise" la Banque de France, augmente les crédits militaires (ligne Maginot ...). Las : les effets attendus ne se font pas sentir, la relance par la consommation n'a pas lieu, la dévaluation est manquée, l'inflation lamine l'investissement public.

Après l'intermède Chautemps de dix mois, Blum se présente à nouveau devant l'Assemblée, puis le Sénat, avec un nouveau programme rédigé, cette fois, en collaboration étroite avec Mendès-France, qui connaît les thèses de Keynes (2) : "le développement de la production dans les industries de guerre est susceptible de s'étendre de proche en proche à d'autres branches" (j'entends procéder) en sorte qu'autour de la fabrication des armements s'ordonne toute une activité économique, qui sera l'occasion d'une production plus abondante dans tous les domaines" (5 avril 1938). Blum est recalé. La guerre est là, les derniers gouvernements parent au plus pressé.

(1) dont la faiblesse s'était fait sentir durant la guerre de 14-18.

(2) par Georges Boris, Conseiller de Blum et un des fondateurs d'X-Crise. Voir la conférence de Boris du 20 avril 1934 (X-Crise, op. cité, p. 172-186), "les comptes de la puissance", François Fourquet, Encres, 1981, et "Léon Blum, Chef de Gouvernement", Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1976, p. 207-239.

La FBCF de l'Etat s'établit sur la période 1931-1939 à 2 milliards par an en moyenne, chiffre à rapprocher d'une production annuelle d'environ 200 milliards (cf. document n° 15). Les ports reçoivent 200 à 300 millions par an, les routes une centaine, les voies navigables bien moins. Sur les seules années 1937 à 1939, la moyenne est de 2,8 milliards : le poids des dépenses militaires. En 1929, elle n'était que 369 millions !

Peut-on parler d'une politique délibérée de soutenir l'économie par une politique de grands travaux (1) ? Il semble que non. Pierre Saly conclut : "les grands travaux sont nés de la mauvaise conscience d'un libéralisme classique qui ne voulait pas pour autant se remettre en cause. Le chômage existait malgré les assurances de la doctrine. Puisque l'Etat ne saurait porter la main sur le principe de la liberté économique, qu'il utilise le secteur qui dépend de ses commandes pour faire employer ses chômeurs" (2).

Curieusement, Dupuit est remis à la mode, par la réédition de ses "mémoires", par les commentaires de l'ICPC Colson, par le travail d'Henri Guitton, par les interventions de François Divisia (3) qui souligne l'importance des travaux contemporains de construction de "courbes de demande". Innocence, à une époque où l'on évoque de manière toujours plus pressante une éventuelle nationalisation des chemins de fer, alors que la subvention qui leur est consentie dépasse un milliard de francs par an ?

Innocence encore : l'intervention de Blum d'avril 1938 qui ne serait pour la petite histoire que le fruit d'une rencontre soudaine entre l'homme politique littéraire et un conseiller scientifique ? Rien n'est moins sûr : le débat sur le planisme s'est poursuivi et enrichi depuis 1933, et Blum dispose comme secrétaire général à Matignon de Jules Moch qui se souvient, avec quarante ans de recul : "nous avons fondé sur (la) demande (de Blum) ou avec son encouragement du moins, deux ans avant ces événements, ce que nous appelions l'UTS, l'Union des Techniciens Socialistes, dont le but était de préparer les projets des lois que nous aurions à mettre en oeuvre si d'aventure nous avions une majorité" (4).

(1) qui aurait servi, de facto, de boussole aux évaluateurs chargés de composer les programmes d'outillage ou, du moins, d'en articuler les éléments.

(2) P. Saly, "la politique française etc.", op. cité.

(3) Professeur d'économie politique à l'X où il succédait à Colson.

(4) "Léon Blum, Chef de Gouvernement", op. cité, p. 282.

6 - Durée et décision

Pour reprendre un mot de François Perroux, l'économie politique des années trente est "abstraite et cérébrale", une situation qui n'est pas sans rappeler celle des débuts de la Monarchie de Juillet, cent ans plus tôt. L'utopie d'alors était celle des réformateurs sociaux dont la base populaire, toute sympathie mise à part, était étriquée et plus proche, pour les saint-simoniens en tous cas, de la bourgeoisie d'affaires que des travailleurs de l'industrie.

Nous suivons Zeev Sternhell qui date des années 1880 l'émergence d'un courant d'extrême droite, anti-démocratique, révolutionnaire et à base populaire (1). La dérive des néo-socialistes a des racines profondes que fortifient les épreuves de la guerre et le refus viscéral des soviets : les ambiguïtés du fascisme italien, du laïcisme de Kemal Atatürk, du nationalisme de Pilduski trouvent leur dérivatif dans le mal rouge, dans l'ogre Staline qui, non sans complaisance, séduit Herriot et Blum et Daladier et mille visiteurs qui occupent l'édition et la presse.

L'utopie de l'époque (disons : l'alliance de classes que représente le front populaire après quinze ans d'antagonisme) n'est au contraire de 1830, ni à l'épreuve des stratégies ingénues d'un capital en mal d'emploi, ni à l'abri de la moindre sanction populaire. Elle est sommée de s'expliquer (de se constituer) à trois niveaux : celui de classe (un projet pour la classe ouvrière), celui du capital (comment établir et assurer de grands équilibres propices à une croissance délibérée), celui de l'idéologie (comment produire un antidote crédible au substrat théorique fasciste).

La SFIO se trouve, de façon conjoncturelle, dans la situation de pouvoir coordonner des réponses aux trois interrogations : ses deux partenaires en front populaire, et a fortiori les partis de droite, ne peuvent les affronter sans incohérence léthale (2).

(1) Zeev Sternhell, "la droite révolutionnaire en France", Seuil, 1978 et "ni droite, ni gauche", op. cité.

(2) Nous dirions même que l'existence de la SFIO est la matérialisation de cette triple injonction.

Modèle ouvert, donc. A côté de la dérive planiste vers le fascisme, on voit émerger un discours technocratique à usage d'une part d'un patronat en mal de projet socio-économique (1), et d'autre part d'une république souhaitant conjurer autrement que par des recettes éculées les périls institutionnels qui la menacent.

La culture économétrique de ceux qui pensent à une ébauche de programme de gouvernement se compose pour l'essentiel de la lecture des "maîtres" français dont ils ont parfois reçu l'enseignement, complétée par des textes disparates venus d'ailleurs : Schumpeter, Gini, Schacht, les soviétiques... (2). Avec le recul du temps, on se rend compte qu'un ensemble si hétéroclite ne peut être en aucun cas un guide d'action : quoi de commun en effet entre les cours de Colson et Divisia ("Divisia était très libéral, c'était un Walrasien. Il y a déjà toutes les équations de comptabilité nationale chez Walras", Denizet, cité par Fourquet) et les textes triomphalistes des chantiers du "développement" dans les dictatures ? Entre les équations entrevues de l'économie dirigée et les théories quantitatives de la monnaie ? Entre ceux qui comme François Simiand pensent que la guerre n'est qu'une complication accessoire dans le processus économique et ceux qui militent pour un effort militaire comme solution de la crise ?

Cette fois-ci, ce n'est pas du corps des P & C que vont venir les contributions à l'"économétrie de la décision"

(1) Voir par exemple les positions d'Auguste Detoef, dirigeant de Thomson, co-fondateur d'X-Crise : "la théorie libérale restera un cas particulier, applicable aux conditions du XVIIIème et du XIXème siècle" (conférence du 1er mai 1936, cf. X-Crise, op. cité, p. 71).

(2) Voir F. Fourquet, op. cité, p. 16 à 29.

Les "planistes" de l'UTS (1) et les francs-tireurs qui seront appelés à l'occasion à collaborer au projet économique de la gauche ont à peine six ou sept ans pour formuler leurs propositions de manière assez convaincante pour emporter l'adhésion des responsables politiques: c'est peu. Les grandes idées générales sont établies : le déficit budgétaire n'est pas a priori condamnable (2), les prix français à l'exportation sont trop élevés (une conséquence de la baisse du dollar, mais aussi des rigidités de l'appareil productif national), les subventions sont légitimes dès lors qu'on en a évalué les effets redistributifs, une relance est nécessaire qui doit se faire avant tout par une augmentation du pouvoir d'achat.

Quand Blum forme son premier gouvernement, le 4 juin 1936, ce n'est pas dans la sérénité : l'Allemagne vient de réoccuper la rive gauche du Rhin, les troupes italiennes occupent toute l'Ethiopie, les grèves s'étendent, le "mur de l'argent" se laisse entrevoir. Le PC soutient sans participer. Pour être conseillé sur la politique économique à suivre, Blum constitue une équipe plus ou moins formelle où on compte des socialistes orthodoxes, Moch en tête (c'est le "secrétaire général du Gouvernement", un poste nouveau, distinct de celui du directeur de cabinet) (3), des "interventionnistes", grands commis et patrons (un courant qui est représenté à X-Crise par Bardet, Detoef, Coutrot), et des libéraux retenus, comme Jacques Rueff, pour leurs compétences monétaires.

-
- (1) Après la scission de 1933, certains planistes, comme Jules Moch et Robert Marjolin, sont restés dans la SFIO.
- (2) Une idée défendue déjà lors de la discussion du budget de 1933. Blum expliquait qu'il fallait accroître la consommation solvable de la France par "les grands travaux, la semaine de 40 heures à salaire égal, la revalorisation des prix des produits agricoles par des offices publics".
- (3) On trouve aussi Robert Marjolin, Charles-André Julien, Marceau Pivert.

Ce mariage terrible a de quoi étonner : il ne fait que traduire la fragmentation du champ de l'économie politique en spécialités autonomes, que ne relie entre elles aucune "théorie générale" permettant d'en formaliser les rapports (1). Il semble que ce soit la première fois dans l'histoire de France où un tel électisme domine le Conseil du Prince: le résultat de la double exigence de répondre à court terme avec des conjoncturistes éprouvés et à long terme avec des organisateurs idéologues. Mais Blum sera "trahi" : "c'est le 14 juin 1937, à la veille du débat parlementaire que le comité des experts nous a craqué dans la main (...). Nous avons appris par la table d'écoute que M. Baudoin, téléphonant à M. Rist (le grand économiste libéral, JPD) avant même le Conseil de Cabinet, lui avait fait part de son intention de démissionner ainsi que de l'adhésion qu'il avait reçue de M. Rueff et l'accord que celui-ci lui donnait afin de ne pas associer le comité des experts à la politique du gouvernement" (2).

Les socialistes orthodoxes n'ignorent pas, loin de là, les thèses marxistes dont le PC se proclame l'agent d'exécution. Pour s'en tenir simplement à l'économétrie, le marxisme du temps se clive sur le point de savoir si, dans le système capitaliste, la paupérisation de la classe ouvrière est inéluctable ou si les salaires réels peuvent augmenter, comme ce fut le cas dans l'Allemagne d'avant 1914 (3). Corollaire : la participation éventuelle aux "gouvernements bourgeois" est théorisée par certains sous forme de priorités à donner à l'action du gouvernement ainsi investi (4). Parmi les étrangetés de cette théorisation, nous soulignons la position claire du PC de 1935 contre les nationalisations (5) que demandent les socialistes emmenés par Moch. Tactique contre stratégie, pourrait-on dire, d'un débat où la durée présumée de la présence au pouvoir joue un rôle central. Et l'accord suscite ce commentaire de Georges Politzer, un des négociateurs du PC : "les revendications unissent, les théories divisent".

(1) Ou de "comptabilité nationale" prenant pertinemment en compte les services publics : c'est la position de F. Fourquet.

(2) Gaston Cusin, dans "Léon Blum, chef de gouvernement", op. cité, p. 292. Cusin souligne "les liens politiques les plus étroits entre Baudoin et Doriot". Rist et Rueff avaient été conseillers de Laval en 1931 et 1935 !.

(3) Rosa Luxembourgeois dans "Réforme ou révolution" (1899), Kautsky dans "Révolution sociale" (1902) ...

(4) Voir les débats préparatoires du "programme de rassemblement populaire" de 1936, entre le "pacte d'unité" du 27 juillet 1934 et la publication du 11 janvier 1936 : en particulier ceux de la Commission Economique Financière (le proud'honien Jouhaux propose le Plan de la CGT de septembre 1934, puis sa version de septembre 1935 ; le PC contre les nationalisations ; programme ou plan ; congrès de fusion syndicale ; ...)

(5) Voir aussi l'article de Michel Margairaz dans les Cahiers de l'Institut de Recherches Marxistes, n° 24, 1986.

Les "interventionnistes" ne sont pas, eux, insensibles aux thèses du patronat. Parfois patrons eux-mêmes, polytechniciens en quasi-totalité, ils sont approchés par la CGPF (dont significativement le libellé change de Confédération Générale de la Production Française en CG du Patronat Français...) de Gignoux dont plusieurs des membres (Gignoux lui-même) ne sont pas hostiles à un certain corporatisme.

De Blum 1 à Blum 2, l'échec de la première expérience de politique économique planifiée en France est analysé par ses protagonistes. L'amertume de Moch est grande quand on sait que les chemins de fer sont finalement nationalisés par le Cabinet Chautemps (1). Il est possible que de nouvelles lectures aient présidé aux réflexions des conseillers du candidat Blum, les anciens comme les nouveaux : d'où l'apport de Keynes par Georges Boris. L'un d'entre eux aurait-il relu Rosa Luxembourg qui écrivait en 1913 : "d'un point de vue purement économique le militarisme est, pour le capital, un moyen privilégié de réaliser la plus-value, en d'autres termes il est pour lui un champ d'accumulation" (2). Ou lu Lénine : "ce n'est pas pour rien que les maîtres du socialisme ont parlé de toute une période de transition du capitalisme au socialisme et (...) ce n'est pas sans raison qu'ils ont insisté sur les longues douleurs de l'enfantement de la société nouvelle, celle-ci n'étant du reste elle même qu'une abstraction et ne pouvant s'incarner dans la vie qu'à travers toute une série de tentatives concrètes, diverses et imparfaites visant à créer tel ou tel Etat socialiste" (3). Lénine qui ajoutait : "la socialisation diffère de la simple confiscation précisément en ceci qu'on peut confisquer avec la seule révolution sans être compétent en matière de recensement et de répartition rationnelle de ce qui a été confisqué, tandis qu'on ne peut socialiser à défaut de cette compétence" (4).

(1) Une vieille idée socialiste : déjà dans le livre d'Edgar Milhaud, "les fermiers généraux du rail", Grasset, 1920 ; puis dans "le rail et la nation" de Moch en 1931, et de nouveau en 1933 lors du débat sur la coordination rail-route (sa proposition de loi du 16 mai demandant "le retour à la collectivité des voies ferrées").

(2) "L'accumulation du capital...", 1913.

(3) Lénine, "sur l'infantilisme de gauche et les idées petites bourgeoises". Oeuvres complètes, T27, Moscou, 1961.

(4) Blum avait, dans des articles du Populaire de 1935, distingué entre "socialisations", mesures révolutionnaires, et "nationalisations, concevables et exécutables sans conquête préalable de l'appareil politique de la bourgeoisie" (7 août 1935).

Ainsi, en cette fin des années trente, deux projets de société sont en oeuvre : le projet socialiste en URSS, le projet fasciste sous diverses formes. L'un comme l'autre renvoie à la planification de l'économie impliquant des procédures de choix rationnels des investissements publics. Les décideurs français n'ont pas ce cadre de référence ; nombreux sont ceux qui le regrettent : certains d'entre eux poursuivront avec sérénité leur réflexion à l'ombre de l'ordre vichyssois.

L'absence des IPC du processus de décision est flagrante. Un symptôme : dans les Annales des P & C des années trente, on ne trouve aucun texte ni sur l'économie des transports ni sur l'évaluation des projets. A celà, nous voyons trois raisons.

Tout d'abord, les travaux publics ne représentent plus qu'un tiers de la FBCF de l'Etat alors qu'un siècle plus tôt ils en assuraient la presque totalité. Ceci retire aux IPC leur position historique d'arbitre de l'usage des fonds publics, désormais reprise par le chef de gouvernement lui-même, ou du moins le Ministère de l'Économie. Ajoutons que les travaux coloniaux sont suivis de manière autonome.

Ensuite, les décisions concernant l'investissement ferroviaire leur échappent. Depuis la loi de 1921, celui-ci n'est plus contrôlé par le parlement qu'ils alimentaient de leurs rapports ; le système de compensation mis en place entre les réseaux incite ceux qui pourraient réaliser des bénéfices à les immobiliser en investissements, d'où un équipement massif que remarquent tous les observateurs (1). Et quand surviendra la nationalisation, la procédure de décret-loi utilisée par Chautemps, doté de pleins pouvoirs, résumera la négociation à une conversation de bon ton entre le Ministre Quenille et les "barons du rail" représentés par René Mayer et Edouard de Rothschild.

Troisièmement, de constructeurs hardis, les IPC sont devenus des gestionnaires. Sur le réseau routier déjà en place, ils voient surgir l'automobile et le camion dont les modalités d'exploitation leur échappent. Le "lobby" des voituriers était à leur main, celui de l'automobile leur passe au dessus de la tête (2) : "l'Etat aurait tout à perdre à freiner l'essor des transports automobiles" (Louis Renault).

(1) 7,5 milliards de travaux entre 1921 et 1930 (gares, dépôts, triages, rails, matériels, cités ouvrières...) alors qu'on n'en avait engagé que 4,5 de 1870 à 1920. A noter que les dépenses routières budgétisées sont de 5 milliards par an.

(2) Il se structure lors des débats sur la coordination rail-canal-route de 1933-1934. Cf. rapport Josse, "le problème du transports", Imprimerie Nationale, 1934 et les articles de P. Salini.

Routine et résignation, pourrions nous dire, malgré les résurgences ponctuelles du Conseil Général des P & C.

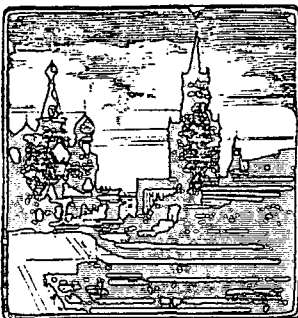
En matière de conclusion, les évaluateurs des années trente opèrent dans une sorte de laboratoire. Ils en ont conscience et savent que leur temps est compté. Ils mesurent l'échec du discours libéral dans sa forme la plus systématique, celui de Colson ou de Rist par exemple, malgré les efforts de vingt gouvernements éphémères.

Beaucoup ont l'impression que les années qui suivent sont celles de choix de société. Ils savent confusément que les dictatures peuvent l'emporter, un temps du moins, et veulent conjurer cette échéance en la nommant. D'Auguste Detoef, le polytechnicien-patron : "pourtant, si le libéralisme économique est impossible (1), entre la dictature quelle qu'elle soit et l'organisation qui exige le changement de notre morale, mon choix est fait : il faut que nous recréions une morale". Aurait-il lu Saint-Simon qui écrivait : "l'industrie étendue, l'industrie éclairée est essentiellement morale" ? (2).

(1) Cette conférence à X-Crise est titrée "La fin du libéralisme", 1er mai 1936.

(2) Henri de Saint-Simon, "l'industrie", 1817.

ÉDOUARD HERRIOT



ORIENT

LIBRAIRIE HACHETTE

CONCLUSION

"Si les Saint-Simoniens ne trouvent rien de nouveau dans la science, leur destinée sera de triturer, comme les éclectiques, les lieux communs et systèmes qui régissent le monde".

François de Corcelle,

"Documents pour servir à l'histoire des conspirations, des partis et des sectes", 1831.

- UN

L'idée-mère de Saint-Simon est la relève des chefs. L'idée-mère des planistes est la relève des politiciens. Anti-parlementarisme, confiance aux savants et aux industriels, ou aux experts et aux conseillers. Saint-simoniens et planistes se sont arrogés la mission de définir et d'animer une relève à la structure de pouvoir défailante.

- DEUX

L'économétrie des années 1830-1870, moins squelettique qu'on l'imagine habituellement, trouve ses limites dans la faiblesse de la saisie statistique et dans l'insuffisante formulation des perspectives d'activité. Ceux des économistes qui font référence à l'ordre naturel ont tendance à raisonner sur des trafics stables, et privilégient de ce fait les réflexions tarifaires et les calculs à la marge. Les économistes issus de la mouvance saint-simonienne envisagent une durable modification des implantations industrielles et des circuits commerciaux, et s'engagent dans des estimations de trafic engendré et dans des bilans par agent.

- TROIS

Une démarche standard d'évaluation ne se fait jour que vers la fin du second empire, sous l'action des évaluateurs qui coordonnent leur pratique à l'occasion des débats parlementaires et des démarches d'engagement des crédits publics, tant au niveau national que local. Cette standardisation n'est rendue possible que parce que les trois réseaux (route, eau, fer) ont atteint un degré de maturité équivalent et que la comparaison de leur "utilité" n'est plus l'objet d'un débat de société.

Autrement dit, le processus social de décision (PSD) s'accoutume d'un calcul économique public (CEP) pour autant que celui-ci alimente le débat à point nommé, sans le perturber outre mesure. Conjonction, pourrions-nous dire, entre le savoir-faire des professionnels, les ingénieurs des ponts et chaussées, et le métier des décideurs institutionnels, préfets, parlementaires et ministres.

- QUATRE

L'absence des économistes politiques (se disant tels) tant du PSD que du CEP est remarquable : sans doute du fait qu'ils ne font que paraphraser le discours direct et efficace des banquiers et hommes d'affaires que leur crédit inscrit d'office dans le PSD. L'exception : H. Passy et Horace Say en Ministre des Finances. Les économistes sociaux sont amenés à se distancier du PSD, les revendiqués qu'ils transmettent s'apparentant à une lutte pour un autre ordre social.

Ainsi l'économie peut se constituer en science autonome sans être sommée par le PSD de produire quoique ce soit d'utilisable. Cette autonomie conduit certains disciples de Smith et de Say à théoriser l'économie comme "la" science globalisante. Elle en conduit d'autres, disciples de Destutt de Tracy et de Sismondi, à s'investir totalement dans la constitution d'un autre PSD.

- CINQ

Soixante ans plus tard, la classe politique dans son ensemble constate que les économistes libéraux sont incapables de lui proposer des explications crédibles de la crise qui frappe les économies occidentales et de lui donner des angles d'attaque fiables. Le maître libéral Rist dit à l'époque : "on ne peut traiter tous les problèmes à la fois". Le manque de statistiques se fait cruellement sentir, Sauvy montrant, entre autres, la nécessité de disposer de renseignements sur une base mensuelle.

Cette fois-là, les IPC se trouvent relégués (depuis la guerre en tous cas) dans des problématiques sous-sectorielles. Le fer leur échappe, le camionnage est une force autrement organisée que le roulage. Les crédits sont engagés par des procédures de routine, sans référence à des préférences modales. Les "plans d'outillage" successifs ont l'allure d'inventaires pour une société ayant tardé à relever son économie. Les "hommes à tout faire" de l'administration du dix-neuvième siècle sont rendus à leur vocation première.

Le PSD n'a plus d'autre besoin de CEP qu'administratif, sauf peut-être à l'occasion du débat de 1933-1934 sur la politique de coordination des transports intérieurs. C'est la tête du gouvernement qui monopolise la réflexion sur "investissement et développement", avec pour la première fois l'évocation d'un cadre macro-économique qu'on voudrait opérationnel : le Blum de 1938, le Paul Reynaud de 1939 expriment que le développement ne peut être abandonné aux seules initiatives du marché.

De ce temps date la légitimation par le PSD d'économistes ayant pour mot d'ordre plan, intervention, perspectives, rationalisation, prévision et, dans une version musclée, ordre, discipline, autorité. Ces économistes s'intéressent-ils déjà au CEP ? pas encore, à ce qu'il semble.

- SIX

Les évaluateurs sont à la fois des hommes de corps et des hommes singuliers. Cela est flagrant au dix-neuvième siècle.

De leur appartenance à un corps, ils tirent leur légitimité, tel Dupuit qui tint tête trois ans à son préfet Haussmann qui voulait son déplacement. Leur singularité donne à leurs travaux leur richesse rétrospective, tant par la curiosité manifestée pour certains aspects qui leur semblent appuyer leurs thèses, que par la liberté de ton dans les commentaires et la polémique.

Les "polémiques" à l'intérieur du corps des P & C ont été fructueuses, et acceptées car elles ne mettaient nullement en péril le PSD du fait de leur pratique endogène ; leurs résultats vers le reste de l'administration étaient filtrés par le conseil général des P & C et institutionnalisés par l'enseignement de l'école.

Chez les Saint-simoniens, "mineurs" bien souvent, l'esprit de corps se manifeste par l'adhésion à une doctrine et à un projet industriel qui se réalise sous leurs yeux : ces jeunes gens seront solidaires de la naissance du capitalisme "moderne". Leur singularité leur vaudra une place éminente dans l'histoire en tant que précurseurs géniaux d'entreprises hardies, une place contestée par beaucoup tant nombre d'échecs sont à inscrire en face de réussites indiscutables.

Ajoutons que cette singularité ne prend de signification publique que parce que ces acteurs sont inscrits dans le PSD : elle porte à conséquence. A l'inverse, celle de Bastiat ou de Molinari n'aura été jugée qu'anecdotique, et honorablement couverte par l'appellation d'"économiste distingué".

- SEPT

Les Saint-simoniens et les planistes ont en commun d'officier durant une période de transition (ou du moins vécue comme telle) entre un régime jugé archaïque (la France de Charles X, la république des partis) et un état doté de vertus supposées. Les difficultés observées et bientôt vécues de cette transition les confortent dans l'idée qu'il convient d'investir le pouvoir politique afin de diriger le changement dans le sens voulu. Nommer la transition, c'est l'espérer, c'est s'intituler progressiste.

Les évaluateurs officiels (les IPC pour l'essentiel) n'ont d'autre légitimité que celle qui est issue de l'ordre établi. Ils ne peuvent donc suivre les "réformateurs" dans leur entreprise subversive, et leurs positions prennent aisément un tour conservateur face au discours progressiste des apôtres du changement. D'où le décalage entre CEP et PSD durant ces périodes (point TROIS) à opposer à une possible coïncidence CEP-PSD quand la légitimité de l'Etat est très largement reconnue. Une affaire à suivre.

- HUIT

Jules Dupuit mériterait une biographie présentant l'interaction étonnante entre la pratique et le discours d'un homme compétent, entêté, rigide dans ses convictions, fidèle en inimitié. Dupuit dont nous garderons ce mot : "quand on ne peut savoir une chose, c'est déjà beaucoup de savoir qu'on ne sait rien".

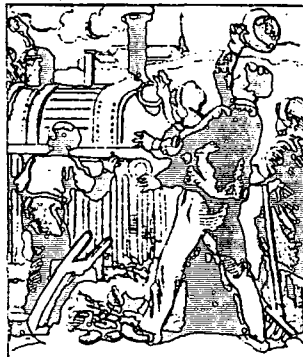
- NEUF

Nous aurions aimé découvrir des études économiques d'époque analysant de manière pertinente des échecs patents, tel ce fameux tunnel sous la Tamise, célèbre dans le corps des P & C dans les années 1830, ou l'absence de trafic sur le canal de Nantes à Brest, ou sur le canal de la Sauldre fermé avant d'être achevé. Nous aurions aimé qu'on rapprochat les réalisations des études ex-ante... mais les écrits consultés ne s'éloignent pas de l'enquête administrative et de l'article journalistique. Hélas. Mais qu'en est-il aujourd'hui ?

- DIX

Le langage des évaluateurs est un constituant du message qu'ils transmettent. Les références à l'économie, politique ou autre, passent par un code qui, s'il n'est pas connu du lecteur ou de l'auditeur, brouille ou pervertit le message ou le laisse incompréhensible.

Le vocabulaire économique du dix-neuvième siècle reste riche de mots à double sens, voire de sens instable ; et certains cristallisent sur eux, dans leur acception, une théorisation de tout ou partie du champ économique et social : ainsi "valeur" et "utilité". Sans nous livrer à une étude sur l'articulation entre concept, langage et message (ce n'est pas notre propos), notons que les efforts pédagogiques des propagandistes les plus actifs pour diffuser et vulgariser leur doctrine ont bien souvent manqué leur cible, du fait d'une hermétisme sans doute involontaire. Et c'est Martin Nadaud, l'ancien maçon, l'ex-communiste icarien, l'ex-député montagnard, l'ex-exilé du 2 décembre devenu professeur de français à Wimbledon qui nous fournira notre chute : "les théories et la propagande des saint-simoniens étaient au-dessus de notre savoir et de nos conceptions. J'ai appris depuis, comme tout le monde, qu'il y avait parmi eux des hommes éminents, versés dans toutes les branches du savoir humain, qui ont rendu de grands services à la France et à la République, soit comme publicistes, ingénieurs, économistes, financiers".



La République a fait arriver les Chemins de fer dans les pays qui ne les possédaient pas encore, et elle veut que leur réseau soit rapidement complété.

LES ENFANTS DU SIECLE

nés entre 1800 et 1810

Armand BARBES
 Auguste BLANQUI
 Godefroy et Louis CAVAIgnAC
 Augusting COURNOT
 Alexandre DUMAS
 Achille FOULD
 Jules GREVY
 Victor HUGO
 Frédéric LE PLAY
 Emile LITRE
 Louis NAPOLEON
 Egard QUINET
 Charles SAINTE-BEUVE
 Eugène SCHNEIDER
 Alexis de TOCQUEVILLE
 Alfred de VIGNY

Frédéric BASTIAT
 Hippolyte CARNOT
 Michel CHEVALIER
 Charles DELESCLUZE
 Jules DUPUIT
 Etienne et Louis GARNIER-PAGES
 Georges HAUSSMANN
 LEDRU ROLLIN
 Ferdinand de LESSEPS
 Prosper MERIMEE
 Pierre-Joseph PROUD'HON
 Pauline ROLAND
 Georges SAND
 Eugène SUE
 Flora TRISTAN

et

Prosper ENFANTIN (1796)
 Pierre LEROUX (1797)
 Jules MICHELET (1798)
 Paulin TALABOT (1799)
 Evariste GALOIS (1811)

Adolphe THIERS (1797)
 Auguste COMTE (1798)
 Honoré de BALZAC (1799)
 Louis BLANC (1811)

INDEX DES ACTEURS
ET
BIBLIOGRAPHIE

INDEX DES ACTEURS

*Nb. - Les références avec
astérisques (*) renvoient
aux annexes.
- Les références soulignées
comportent des éléments
bibliographiques.*

AFTALION	223
ALLCARDET	149
ARAGO (François)	74, 102, 112, 114, 123, 150, 190, 20*, 129*
ARDOUIN	38, 16*
ARGENSON (d')	100
ARLES-DUFOUR	79, 100, 103, 145, 59*
BABOEUF (Gracchus)	26, 5*
BALZAC (Honoré de)	47, 53, 247
BARRAULT	69, 140
BARRE (de St Vt)	166
BARRERE	27
BARTHOLONY	83, 145, 167
BASTIAT (F.)	29, 100, 115, 135, 147, 152, 157, 169, 203, 247, 13*, 14*, 72*, 75*, 77*, 174*
BAUDE	61, 62, 79
BAZARD (St Amand)	36, 39, 40, 203, 17*, 43*, 44*, 59*
BEAUNIER	47
BECQUEY	20, 23, 32, 110, 112, 165
BELGRAND	175, 176
BENTHAM (J)	40
BERTHAULT-DUCREUX	68, 117, 118, 132, 171*
BINEAU	193, 36*
BLAISE des VOSGES	108, 115, 120, 168, 208, 103*, 106*
BLANC (Louis)	58, 196, 197, 247, 5*, 8*, 60*
BLANQUI (Adolphe)	47, 114, 7*, 17*, 43*, 81* à 85*, 174*
BLANQUI (Auguste)	56, 100, 195, 196, 200, 247
BLOCK	33, 117, 119, 12*, 21*
BLOUNT	145, 13*
BLUM (Léon)	227, 229 à 235, 243
BOIGUES	47, 56, 61, 81, 200, 31*, 81* à 85*
BORDAS	141, 159, 95*
BORIS (Georges)	229, 235
BRASSEY	145
BRIERE	140
BRISSON	32, 38, 41, 111, 165
BRUCHET	189
BRUNEL	167

BUCHEZ	36, 39, 43*, 59*
BUDDICOM	149
BUGEAUD	59, 76
BURET	9*
BURTON	198
CABET	55, 104, 209, 5*, 8*, 9*, 20*, 27*
CARNOT (Hippolyte)	36, 192, 247, 17*, 43*, 44*, 59*
CASSINI	25
CAUCHY	27, 28, 20*
CAVAIGNAG (G.)	40, 247
CHABROL (de)	134
CHAPTAL	39, 117, 132, 31*, 35*
CHAUTEMPS (C.)	229
CHEVALIER (Michel)	21, 33, 38, 52, 55, 59, 60, 71, 77, 79, 81, 85, 100, 103, 105, 106, 109, 112, 113, 115, 116, 121, 122, 125, 127, 131, 133, 134, 138, 139, 147, 148, 151, 155, 160, 169, 171, 173, 177, 184, 207, 210, 213, 247, 10*, 14*, 18*, 19*, 20*, 23*, 27*, 43*, 44*, 45*, 49* à 55*, 59*, 135*, 173*, 174*
CHEVALIER (Auguste)	20*, 45*
CHEVALLIER (V.)	167
CHEVANDIER	146
CHEZY	22, 163
CLAPEYRON	52, 103, 113, 19*, 59*, 125*, 136*
COBDEN	71, 10*
COLLIGNON	72, 118, 140, 155, 159, 167, 171, 184, 201, 203, 125*
COLLIN	189
COLSON	144, 158, 178, 223, 230, 232, 237
COMOY	141, 95*
COMTE (Auguste)	30, 39, 137, 209, 247, 16*, 17*, 27*, 43*
CONSIDERE	103, 158, 178, 179
CONSTANT (Benjamin)	28, 29, 31, 9*, 16*
COQUELIN	157
CORDIER (J)	20, 38, 53, 102
CORREARD	167
CORREZE	156, 163
COSTE (L)	8*
COURNOT (Auguste)	30, 67, 71, 137, 192, 208, 247, 20*
COURTOIS	63, 140, 156, 160, 165, 167, 170, 186, 109*, 112*
COUTROT	233
CRAMPTON	149
DALADIER	231
DARCY	189
DAUSSE	16, 20, 26, 163
DAYATE	117
DEAT (Marcel)	226
DELAMBRE	25
DELESSERT (B)	32, 36

DESTUTT de TRACY	29, 39, 242, 173*
DETOEUF	232, 233, 237
DIDION	110, 169, 194, 204
DIETRICH (de)	49
DIVISIA	223, 230, 232
DUBOCHET	49
DUCHATEL	81, 117, 184, 5*, 30*, 36*
DUFAURE	171 36*, 131*
DUMAS (Alexandre)	51, 58, 247
DUNOYER (Ch.)	55, 71, 208, 174*
DUPIN	132, 173*
DUPONT de NEMOURS	105, 133, 173*
DUPUIT (Jules)	41, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 86, 97, 107, 108, 110, 114, 116, 117, 120, 126, 131, 135, 136, 137, 140, 141, 142, 143, 153, 157, 158, 159, 160, 162, 164, 165, 167, 168, 169, 170, 174, 175, 176, 184, 193, 201, 208, 209, 213, 230, 244, 247, 6*, 20*, 21*, 23*, 24*, 26*, 87* à 108*
DUTENS	32, 38, 41, 111, 131, 132, 133, 165, 173*
DYERERE	103
EDWARDS	150
EICHTAL (d')	113, 194, 8*, 9*, 43*, 44*, 45*, 59*, 123*
EMMERY	68, 97, 116, 117, 149, 160
ENFANTIN (Prosper)	36, 50, 51, 57, 76, 77, 79, 100, 104, 125, 145, 151, 166, 171, 193, 203, 247, 5*, 7*, 17*, 18*, 19*, 25*, 43*, 44*, 45*, 57* à 63*
FAUCHER (Léon)	185, 207, 208, 211, 36*, 72*, 174*
FAVIER	155, 138*
FIGUIER (L.)	52, 59
FLACHAT	52, 69, 113, 140, 194, 19*, 44*, 59*, 125*, 136*
FOULD (Achille)	83, 186, 247
FOURCROY	27
FOURRIER (Charles)	131, 169, 209, 211, 5*, 20*, 22*, 27*, 45*, 65* à 68*
FOURIER (J.)	27
FOURNEL	48, 76, 103, 113, 209, 17*, 18*, 43*, 44*, 53*, 59*, 125*
FRANQUEVILLE (de)	85, 109, 115, 128, 145
FREYCINET	85, 103, 178, 179, 198, 20*
FRIMOT	167
GALLINEAU	198
GALOIS (Evariste)	28, 51, 55, 71, 247, 7*, 20*
GARNIER (Joseph)	128, 203, 208, 14*, 20*, 22*, 23*, 174*
GARNIER-PAGES (F.)	41, 146, 247
GARNIER-PAGES (L.)	146, 185, 247
GAUTHEY (E.)	15, 22, 26, 97, 111, 133, 163

GIGNOUX	235
GIRARD	41, 160
GOUDCHOUX	146
GRANDIN	212, 72*
GUIONNEAU de PAMBOUR	167
GUITTON	67, 230
GUIZOT	57, 184, 30*, 35*, 72*
HAGERMAN	38
HALETTE	149, 150
HAUSSMANN	162, 170, 174, 175, 209, 247
HERRIOT	221, 231
HERZEN (A.)	212
HEUDE	178
HUERNE de POMMEUSE	38, 133
HUMBOLDT	26
HUGO (Victor)	55, 59, 247, 27*
JANOLE	163
JAUBERT	81, 36*
JEVONS	67
JOSSE	236, 177*
JULLIEN	110, 122, 155, 157, 167, 190, 194, 201, 203
KEYNES	219, 229, 235
KOECHLIN	38, 39, 42, 149
LABICHE	178
LAFFITTE	36, 38, 39, 42, 50, 51, 56, 57, 145, 193, 212, 7*, 13*, 16*, 17*, 26*, 27*, 72*
LAGRANGE	27, 20*
LAMARLE	137, 155, 165, 172
LAMARTINE	6, 84, 192, 185, 20*, 59*, 127* à 132*
LAMBRECHT	186, 197
LAME (Gabriel)	52, 113, 139, *19, 59*, 125*, 136*
LAPLACE	25, 27, 39, 20*, 35*
LAVAL (Pierre)	221, 225 à 229
LEFORT	113
LEGENBRE	27
LEGRAND (Victor)	32, 38, 54, 60, 63, 69, 81, 102, 105, 107, 109, 128, 140, 169, 184, 203, 125*
LENINE	235
LE HON	103
LE PLAY	55, 73, 192, 196, 208, 247
LEROUX (Pierre)	104, 212, 214, 5*, 7*, 16*, 27*, 59*
LUXEMBOURG	234, 235
MACKENZIE	145
MAGNE	86, 36*
MALLET	122
MALTHUS	29
MARGERIN	18*

MARJOLIN	233
MARQUET	226 à 229
MARX (Karl)	56, 57, 59, 74, 75, 183, 185, 207, 210, 211, 212, 219, 221, 10*, 22*, 25*, 26*, 69* à 73*
MARTIN du NORD	112, 113, 36*
MECHIN	25
MELLET	52
MENDES-FRANCE	229
MERCIER	225
MICHAL	175
MICHEL	178
MILL (Stuart)	40, 205
MILON Le Guépin	198
MIMEREL	79, 183, 13*, 30*, 31
MINARD (Joseph)	41, 54, 63, 121, 122, 152, 155, 166, 167, 203, 141* à 147*
MOCH (Jules)	230, 233, 234, 177*
MOLE	38, 83, 111, 36*
MOLINARI	100, 147, 203, 20*, 174*
MONDOT de La GORCE	117, 153, 156, 164, 170
MONGE	26, 27, 28, 32, 163 16*, 20*
MONY	113
NADAUD (Martin)	196, 245
NAPOLEON Ier	10, 18, 22, 116
NAPOLEON III	83, 106, 114, 115, 183, 186, 194, 196, 197, 212, 247, 8*, 14*, 27*, 31*
NAVIER	41, 48, 68, 69, 98, 139, 141, 159, 163, 164, 167, 203, 209, 90*, 91*
NOEL	163
NORRIS	160
NOGARO	223
PARENT	198
PASSY (Hyppolyte)	83, 157, 207, 208, 242, 30*, 36*
PECQUEUR	104, 127, 137, 211
PERDIGUIER (Agricol)	124
PERDONNET	48, 55, 167, 198, 203, 7*, 8*
PEREIRE (Emile, Isaac)	42, 50, 52, 53, 56, 77, 79, 83, 86, 108, 113, 150, 166, 186, 193, 194, 200, 13*, 16*, 17*, 27*, 43*, 44*, 59*, 84*, 85*, 121* à 125*
PERIER (Casimir, ...)	47, 49, 51, 55, 56, 148, 149, 16*, 26*, 31*, 35*
PERRONET	14, 22, 25
PICARD	178
PILLET-WILL	57, 121
POISSON	27, 16*, 20*
POLITZER	234
POLONCEAU	20, 163, 189
PRIEUR de la Côte d'Or	27
PRONY	16
PROUDHON (P.J.)	104, 184, 193, 197, 212, 219, 247, 13*, 20*, 27*, 174*

RASPAIL	51, 55, 102, 27*
REMUSAT (Adrien)	86, 138*
REYBAUD	209, 214
REYNARD	167
RICARDO (David)	29, 40, 208, 214, 13*, 174*
RIST (Charles)	223, 234, 237, 242
RODRIGUES (Olinde)	50, 79, 16*, 17*, 42*, 44*
ROTSCHILD	83, 108, 113, 145, 150, 13*, 19*, 123*
ROUHER	81, 106, 115, 36*
ROWECLIFFE	150
ROY	178
RUEFF (Jacques)	223, 233, 234
SADE (Donatien de)	9, 10
SAINT-SIMON (Henri)	23, 30, 31, 36, 40, 50, 126, 237, 241, 5*, 6*, 7*, <u>15*</u> , <u>16*</u> , 27*, <u>41*</u> , <u>42*</u> , 59*
SAINT-BEUVE	36
SAY (Jean-Baptiste)	2, 28, 29, 39, 54, 69, 105, 108, 115, 118, 133, 134, 139, 140, 141, 142, 143, 147, 156, 165, 169, 183, 203, 205, 207, 208, 210, 214, 5*, 6*, 8*, 9*, 13*, 22*, 23*, 61*, 68*, 90*, 81*
SAY (Horace)	100, 148, 203, 207, 242, 20*
SAY (Léon)	35
SCHNEIDER	47, 48, 79, 145, 150, 174, 183, 247, 31*
SEGUIN (Marc, ...)	38, 42, 43, 47, 118, 128, 149, 203, 15*
SIMIAND (F.)	232
SISMONDI	31, 39, 126, 214, 242, 8*, 9*, 22*, 68*, 173*
SMITH (Adam)	15, 28, 29, 104, 108, 115, 134, 140, 158, 205, 214, 242, 23*, 61*, 174*
STEEG	227, 228
STENDHAL	29, 39, 40, 42, 49, 55, 5, 7*, 8*
STEPHENSON (George)	41, 149
SUREL	106, 110, 204, 125*
TALABOT (Edmond)	203, 17*, 19*, 59*
TALABOT (Léon)	79, 19*, 31*
TALABOT (Paulin)	48, 53, 61, 69, 77, 83, 110, 145, 194, 204, 247, 19*, 124*
TARBE	22, 38
TARDIEU	221, 227
TERNAUX (G.)	31, 36, 38, 183, 6*, 15*, 16*
TESSERENC	69, 82, 86, 160, 169
TESTE	14*, 36*
THIERRY (Augustin)	30, 16*, 27*
THIERS	55, 56, 59, 60, 61, 74, 83, 87, 100, 111, 184, 214, 247, 5*, 27*, 36*, 125*, 132*

THURY (de)	38
TOCQUEVILLE (A. de)	19, 28
TRANSON (Abel)	45*, 192
TRESAGUET (P.)	14
TRISTAN (Flora)	<u>36</u> , 247, 8*, 9*
TURGOT	12, <u>14</u> , 100, 105, 214, 174*
VALLEE (Louis)	41
VIARD	106
VIFQUAIN	69
VILLELE	43, 7*, 16*, 25*, 30*, 35*
VILLERME	73, 114, 196
VIRLA	167
WALRAS	144, 232, 20*
WENDEL (de)	48, 79, 31*

BIBLIOGRAPHIE

Nous avons consulté pour cette recherche les travaux généraux sur le dix-neuvième siècle français et sur la période 1929-1939 : études politiques et économiques, bibliographies, monographies, presse,... Il est inutile d'en établir une liste, tant ils sont notoires, en particulier les "histoires des chemins de fer" et des "transports". Certains "fonds" nous ont été précieux : Dupuit (Ecole des P & C), Infantin (Bibliothèque Nationale), Bibliothèque Nationale...

Nous avons étudié certains textes, rapports et livres se rapportant directement à notre sujet. Les références sont citées dans le corps du texte, le plus souvent en note. La liste ci-dessous récapitule les auteurs des travaux cités, et la page de notre rapport où figure la référence bibliographique correspondante (plusieurs pages indiquées s'il y a plusieurs références de l'auteur).

A la fin de cette liste, nous indiquons, parmi les nombreux ouvrages récents consultés, ceux dont l'usage nous a été le plus directement profitable. Nous sommes conscients de l'ampleur de la tâche consistant à repérer et à analyser tous les textes couvrant tout ou partie de notre sujet ; les moyens nous ont manqué cette fois-ci.

Citons enfin que beaucoup d'ouvrages contiennent de très nombreuses références : parmi eux, nous privilégions, outre les thèses pertinentes et les travaux des chercheurs actuels (ENPC, COSSAT, Université,...), ceux de Louis Reybaud (1840, voir notre annexe 3), des frères Pereire, Louis Girard (1957), Roger Priouret (1963), Georges Reverdy (1978 et 1986), François Etner, ainsi que les livraisons modernes des Annales des Ponts & Chaussées.

Pour obtenir la référence bibliographique des ouvrages cités, consulter la page indiquée dans la liste ci-après.

*Les nos soulignés sont les
italiques de la partie Quatre*

AUDIGANNE	63
BALZAC	
BARRERE	27
BASTIAT	135, 147, 152, <u>13</u>
BECQUEY	23
BENTHAM	40
BERTHAULT-DUCREUX	118
BLAISE (des Vosges)	115
BLANC (Louis)	58
BLOCK	<u>12</u>
BORDAS	<u>141</u>
BURET	<u>9</u>
CASSINI	25
CHEVALIER	21, 109, 148
COLLIGNON	72
COLSON	178
COMOY	141
CONSIDERE	178
COQUELIN	157
CORDIER	38
CORREZE	163
COURNOT	30
COURTOIS	165
DAUSSE	16
DIDION	169
DUPOIT	107, 158, <u>87</u>
EMERY	160
ENFANTIN	76, 171, <u>57</u>
FAVIER	155
FIGUIER	52
FLACHAT	69, <u>136</u>
FOURNEL	48, <u>76</u>
FOURCROY	27
FOURIER	31, 211, <u>45</u>
GARNIER	128, <u>14</u>
GAUTHEY	22
GIRARD	160
Le GLOBE	52, 57, 104, <u>7</u> , <u>18</u> , <u>61</u>
GUITTON	67
HAUSSMANN	174
HERRIOT	221
HERZEN	212
HUMBOLDT	26
JANIN	48
JEVONS	67
JOSSE	236
JULLIEN	122

LAMARLE	137
LAMBRECHT	186
LAME	<u>136</u>
LENINE	<u>235</u>
LUXEMBOURG	235
MALLET	<u>122</u>
MARX	<u>56</u> , 74, <u>69</u>
MINARD	152, <u>139</u>
MOLE	38
MONGE	26
Le MONITEUR	57, 60, 86, 103, 146, 169, 185, 186
NADAUD	196
NAPOLEON Ier	18, 22
NAPOLEON III (Louis)	197, <u>8</u>
Le NATIONAL	56
NAVIER	98, 163, 164(2)
NOEL	163
PECQUEUR	104
PERDONNET	8
PILLET-WILL	<u>121</u>
PICQUARD	178
La PRESSE	69
PRIEUR de la Côte d'Or	27
Le PRODUCTEUR	50
PROUD'HON	184
Le REFORMATEUR	103
REYBAUD	<u>37</u>
RICARDO	<u>29</u>
SADE	9, 10
SAY (JB)	2, 41, <u>8</u>
SAY (L)	35
SAINT-SIMON (Henri de)	31, 40, 237
SEGUIN (Marc)	128
SISMONDI	31
SMITH (Adam)	15
STENDHAL	40, <u>7</u>
SURELL	<u>106</u>
TALABOT (P)	83
TARBE	38
TEISSERENC	69
TOCQUEVILLE	19
TRANSON	<u>45</u>
TRESAGUET	<u>14</u>
TRISTAN (Flora)	9
TURGOT	<u>101</u> , 105
VIFQUAIN	69
JOURNAL DES ECONOMISTES	

QUELQUES TEXTES MODERNES

ANNALES DES P & C	54, 111
BLUM, etc.	229
BRUN (Gérard)	219
d'EICHTAL, etc.	9
ETNER (François)	39, 67, 208 et Cahier ISMEA PE1 (84)
FONTVIEILLE	153 et suivantes
FOURQUET (François)	229
GIRARD (Louis)	87
ISMEA (Cahier)	N° HS 8, 9, 11, 12 et 16 (1970-71)
LOMULLER	"Guillaume Ternaux" Ed. La Cabro d'Or, Paris, 1978
MARGAIRAZ	234
PRIOURET	47
PICQUET-MARCHAL	179
REVERDY	190 (*)
SALINI	219
SALY	219
SAUVY	219
SHINN	27
STERNHELL	226, 231
X-CRISE	225
WOLFELSPERGER	<u>5</u>

(*) et Atlas historique des Routes de France, Presses de l'École Nationale des P & C, 1986.

