

Luiz PEREIRA DA SILVA  
Juillet 1986

## WORKING PAPER

### LA GESTION DES RAPPORTS ENTRE FRACTIONS DU CAPITAL SOCIAL PAR DES FORMES CONTRACTUELLES :

Le rôle de l'Etat dans le secteur des Transports.

(Des accords et conventions du XIX<sup>ème</sup> siècle aux contrats de Plan de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle)

#### Résumé :

*Diverses thèses issues de travaux économiques et historiques récents sont exposées illustrant la dépendance des formes contractuelles du rapport entre l'Etat et le secteur public, aux problèmes périodiques qu'affronte l'accumulation du capital. Ces liens de dépendances, et ces formes contractuelles sont variables suivant les nécessités du moment, et surtout le type de régime d'accumulation. Ils sont particulièrement anciens dans le secteur des transports en France, où l'Etat a très tôt assumé un rôle explicite de fournisseur d'infrastructures (c'est-à-dire de capital fixe), et de services collectifs, aux autres secteurs de l'économie.*

*Il est intéressant de constater que les formes les plus récentes (notamment les Contrats Etat-Entreprises Publiques) correspondent aux solutions apportées à la crise du régime d'accumulation intensif français, et finalement débouchent sur une régulation plus appropriée de la répartition des financements publics et des mécanismes de captation de l'épargne entre les secteurs publics et privés.*

1- Un "libéralisme" très *interventionniste* où l'Etat tente de favoriser les mécanismes d'accumulation du capital à travers notamment les grands travaux d'infrastructures du secteur des Transports, au XIX<sup>ème</sup> et début du XX<sup>ème</sup>.

On peut identifier statistiquement une plus grande "intervention de l'Etat" dans l'économie, et particulièrement à travers le secteur des Transports au XIX<sup>ème</sup> siècle qu'aujourd'hui. Si on la mesure par la part des investissements ou du capital immobilisé financée par des fonds publics ou garantis par l'Etat, c'est "paradoxalement" sous un capitalisme libéral ou concurrentiel, que l'on peut remarquer le plus fort pourcentage d'investissements publics dans le secteur des Transports.

Pour illustrer et démontrer ces propos, on peut se référer à deux ouvrages qui fournissent l'un des caractéristiques générales sur les débuts de l'accumulation du capital en France, et l'autre des données quantitatives sur les mécanismes régissant celle-ci:

a) Le Tome 2 "Les jeux de l'Echange" de l'ouvrage de F. BRAUDEL (1), illustre la série de conventions explicites ou tacites qui permettent la coexistence, au XVI<sup>ème</sup>-XVII<sup>ème</sup>, d'un artisanat sous-remuneré et d'entreprises capitalistes de transport (c'est le problème (déjà) de la délivrance des autorisations de roulage). L'intervention étatique concerne ici les domaines réglementaires du transport.

C'est un édit de 1782 (25 avril), qui rapporte, que ... "*l'exercice du roulage doit être absolument libre ; il ne doit avoir d'autre restriction que les privilèges des messageries...Il ne faut donc rien faire qui puisse altérer cette liberté si nécessaire au commerce...*" (2).

C'est un premier exemple de "division du travail", ou d'organisation du marché, dictée par la puissance tutélaire publique, entre des paysans pauvres qui doivent être libres d'être rouleurs à l'occasion, puisqu'ils permettent des acheminements à faibles coûts, et l'absorption des "pointes" de demande, et des grandes compagnies peuvent maintenir les privilèges de leurs liaisons régulières (fréquences, lignes les plus "rentables", etc...).

Le transport, élément essentiel de la formation des prix de production dans un capitalisme non-industriel et commercial est un secteur déjà différencié, qui est dual dans les transports terrestres et où l'Etat se préoccupe déjà de créer des services réguliers de coches. D'autres exemples peuvent être trouvés dans les concessions dans la battellerie dès la fin du XVII<sup>ème</sup> avec déjà des limitations contractuelles de tonnage maximum (18 à 20 tonneaux), et des négociations de tarifs pratiqués, et un tour de rôle obligatoire pour les chargeurs.

Le domaine d'intervention de l'Etat n'est pas exclusivement réglementaire. Il est avant tout en France structurant de l'espace : l'Etat est entrepreneur de grands travaux publics d'infrastructures.

F. BRAUDEL souligne la différence entre l'Angleterre où canaux et routes sont ouverts grâce à l'investissement privé et la France où l'initiative étatique est prépondérante (4). Il remarque la part faible du capital fixe dans l'accumulation au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> (peu de machines et faibles durées de vie des immobilisations). Il souligne aussi les risques importants que prenaient des capitaux engagés dans le

(1) F. BRAUDEL "Civilisation Matérielle Economie et Capitalisme au XV<sup>ème</sup> - XVIII<sup>ème</sup> siècles", Tome 2 "Les jeux de l'Echange" pg. 306 " Transports et Entreprise Capitaliste" sous-partie du chapitre II - A. COLIN 1979

(2) F. BRAUDEL, Op. Cit. Tome II, pg. 308

(3) F. BRAUDEL, Op. Cit. Tome III "Le Temps du Monde", pg. 506

(4) F. BRAUDEL, Op. Cit. Tome II, pg. 274

commerce international de l'époque. L'engagement de dépenses comme investissement à risque représentait donc véritablement une acrobatie sans filet. Cela expliquait pour une part la difficulté des investissements privés.

"L'objectif" est dans les deux cas la constitution, puis la consolidation de marchés nationaux aux XVIIème et XVIIIème siècles, mais déjà des caractéristiques nationales rendent les deux formations sociales différentes.

b) L'étude de L. FONTVIELLE, "Evolution et croissance de l'Etat Français : 1815-1969" (5), permet une appréhension plus quantitative des phénomènes de financement public de l'accumulation privée en France, au XIX<sup>ème</sup> siècle.

La thèse de L. FONTVIELLE examine les rapports entre l'accumulation du capital sur longue période et le développement des fonctions (régulatrices) de l'Etat. Une intervention croissante de l'Etat dans la formation de la valeur traduit, selon lui, l'émergence de deux mécanismes :

- les dépenses publiques assument une fonction régulatrice des cycles d'affaires (rôle de type contra-cyclique ou "keynésien" vulgaire) ;

- les dépenses publiques assument aussi une fonction de soutien à l'accumulation du capital par les "dévalorisations" du capital public (6). Une meilleure rentabilité des capitaux privés placés en situation d'oligopoles est assurée par des fractions de plus en plus importantes du capital public (entreprises publiques et budget de l'Etat), qui transfèrent à ceux-là par le biais de tarifs préférentiels, de marchés captifs ou de transferts financiers divers, une fraction de leur plus-value.

L. FONTVIELLE étudie la période où précisément l'apport des investissements étatiques va être essentiel pour harmoniser, réguler et élever le niveau et le taux de profit de l'accumulation privée.

Peut-on alors parler au XIX<sup>ème</sup> de mécanismes: "contractuels", ou de "division des tâches", ou de "conventions" entre diverses fractions du capital social?

Nous pensons que oui.

Cette thèse pourrait s'exprimer de la façon suivante :

*"Il y a dans l'accumulation capitaliste sous les systèmes politiques caractérisés par le mot de libéralisme du XIX<sup>ème</sup>, une série de mécanismes de garantie, des gardes-fous, protégeant l'accumulation privée contre le risque "excessif", ou permettant l'essor de l'industrie par la mise à disposition d'infrastructures construites avec des capitaux publics. L'Etat est donc entre autre choses un instrument canalisant l'épargne collective vers des formes associatives avec le capital privé."*

(5) L. FONTVIELLE "Evolution et croissance de l'Etat Français : 1815-1969" parue dans Economie et Société (revue de l'ISMEA) Série AF n°13, Tome X n° 9.10.11.12. (septembre-décembre 1976).

(6) Cette interprétation des thèses de Marx (dans le Livre III du Capital) a connu une popularisation en Europe Occidentale sous l'appellation de "Capitalisme Monopoliste d'Etat ou théorie du C.M.E.". Le principal contributeur français fut P. BÖCCARA. Un résumé de cette théorie figure dans le Traité Marxiste d'Economie Politique - Editions Sociales, Paris, 1973. La difficulté est que la thèse du C.M.E. s'appliquait à la crise de suraccumulation du capitalisme moderne, et non pas à des phénomènes constitutifs du capitalisme français du début du XIX<sup>ème</sup> siècle.

L. FONTVIELLE constate ainsi (7) que sur toute la période qu'il analyse, la FBCF (la Formation Brute de Capital Fixe, ou encore les investissements et les amortissements du capital) publique croit beaucoup plus vite que le produit physique (produit intérieur brut ou PIB).

L. FONTVIELLE travaille beaucoup avec les résultats de J.C. TOUTAIN (8) ; il constate que de 1800 à 1822 il y a une faible croissance la FBCF publique; celle-ci est cependant multipliée par cinq entre 1822 et 1848, malgré une période de recession. Enfin, (s'agit-il de "keynesianisme" avant la lettre?), les lois du 5 août 1821 et 14 août 1822 décident un programme de grands travaux (canaux, routes nationales, travaux portuaires, et ponts).

Le début du XIX<sup>ème</sup> est également marqué par les premières conventions entre l'Etat et des compagnies exploitantes d'infrastructures de transport. Il s'agit de concessions d'ouvrage à des particuliers contre des droits de péages; il n'y a pas de durée fixée pour la concession, mais l'Etat assure la majeure partie des financements par emprunt.

La progression dans la construction d'infrastructures est importante pendant cette période :

<u>Type d'infrastructure</u>	<u>Début de période</u>	<u>Fin de période</u>	<u>Type de financement</u>
	<i>de 1820 à 1822</i>	<i>1830</i>	
Routes	43 à 46.000 kms construits	+ 1700 kms	45 millions de sources privées
Ponts		+ 49 ponts	107 millions d'emprunts publics
Canaux	1 238 kms construits.	+890 kms	31 millions d'emprunts publics
<i>Sous la Monarchie de Juillet 1830-1848</i>			
Routes		+ 6 000 kms.	168 millions d'emprunts publics
Ports			125 millions d'emprunts publics
Canaux		+ 2 000 kms	317 millions d'emprunts publics

Signalons que le réseau routier est considéré comme presque complet en 1850

*Sous le II<sup>ème</sup> Empire*

On réalisera un peu de canaux, et beaucoup de ports, notamment pour des raisons stratégiques.

*Sous le III<sup>ème</sup> République*

Les Lois des 16 et 31 décembre 1875 relancent la politique de grands travaux. En 1878, le Ministère Freycinet, donne une impulsion nouvelle aux travaux d'infrastructure, avec plus de 5 milliards et demi de dépenses publiques programmées. Mais tout ne sera pas engagé jusqu'en 1894 (9).

Routes	150 millions de dépenses
Ponts	430 millions de dépenses
Canaux	1125 millions de dépenses
Réseaux Ferrés	500 millions de dépenses
pour le rachat par l'Etat des réseaux ferroviaires secondaires	
Chemin de fer nouvelles lignes	3500 millions de dépenses

(7) L. FONTVIELLE, Op. Cit. pg. 1 779.

(8) J.C. TOUTAIN "Les transports en France de 1830 à 1865" Cahiers de l'ISEA série AF n°9

(9) L. FONTVIELLE, Op. Cit. pp. 1 790-1 791 et surtout pg. 1 706

A côté des entreprises publiques on trouve également diverses formes d'association entre le capital public dévalorisé et le capital privé. La forme la plus ancienne, également héritée de l'Ancien Régime, est constituée par la réalisation aux frais de l'Etat et des collectivités locales de l'essentiel de l'infrastructure économique : voies de communication, routes canaux, rivières aménagées, ports et aussi urbanisation, aménagement de l'espace rural, etc.. Les capitaux employés à la réalisation de ces équipements ne demandent aucune rémunération et donc n'effectuent aucun prélèvement sur la masse de la plus-value. De plus, les équipements ainsi réalisés sont, dans la plupart des cas, mis gratuitement à la disposition des utilisateurs. Les dépenses de travaux publics donnent une image du développement de cette fraction du capital public. Par rapport au produit physique national, cette catégorie de dépenses passe de 0,46 % en 1815-1819 à 1,84 % en 1835-1938. Mais il n'est pas tenu compte ici des dépenses de même nature effectuées par les collectivités locales, bien plus importantes encore (10).

Le développement des chemins de fer jusqu'à leur nationalisation illustre une autre forme d'association caractéristique. Ici l'Etat apporte une fraction plus ou moins importante du capital, soit en réalisant les infrastructures (loi du 11 juin 1842), soit en subventionnant la construction des voies. Le capital ainsi avancé par l'Etat ne demande aucune rémunération. Pour la période 1840-1883, le Dictionnaire des Finances (11) évalue à 11 480 millions de total des dépenses d'établissement dont 2 617 millions supportés par l'Etat. Il est clair que, toutes choses égales par ailleurs, la participation de l'Etat revenait à majorer le taux de profit du capital privé de près de 30 % par rapport à ce qu'il aurait dû être l'Etat s'était abstenu de tout financement.

Après la deuxième guerre mondiale, l'association entre capital public et capital privé a connu de nouveaux développements, notamment sous la forme des sociétés d'économie mixte et des filiales d'entreprises nationalisées. Une étude approfondie de ces nouvelles formes serait nécessaire pour mettre en évidence comment elles aboutissent à faire fonctionner le capital public comme capital dévalorisé (12).

Mais l'Etat ne se borne pas à faire fonctionner son propre capital comme capital entièrement ou partiellement dévalorisé. Les divers instruments de sa politique financière, fiscale et économique lui permettent de faire fonctionner ainsi une partie du capital privé.

C'est ainsi que l'emprunt public amortissable ou non, équivaut à une dévalorisation partielle. Le capital ainsi immobilisé ne reçoit plus que le taux d'intérêt, c'est-à-dire une partie seulement de la plus-value qui devrait normalement lui revenir. De ce point de vue le mécanisme d'action de l'emprunt est double : d'une part en épongeant une part de la masse des capitaux à la recherche d'une mise en valeur il tend à relâcher la pression à la baisse qui s'exerce sur le taux de profit, d'autre part, l'utilisation par l'Etat des capitaux ainsi collectés aboutit à un accroissement du volume des capitaux fonctionnant comme capital dévalorisé, permettant ainsi de relever le taux de profit du capital mis en valeur. Le développement de la dette publique et de la charge en intérêt qui lui correspond illustre bien encore une fois la tendance du capital dévalorisé à croître plus vite que le capital mis en valeur.

(10) L. FONTVIEILLE, Op. Cit., pp. 1981-1986, sur le rôle régulateur de l'action économique et travaux publics de l'Etat.

(11) L. SAY, Dictionnaire des Finances pg. 1009, vol. 1, (le compte des subventions payées par l'Etat aux Compagnies de chemins de fer s'élève à 2 645 millions entre 1840 et 1884).

(12) On peut sur ce thème consulter l'ouvrage collectif sous la direction d'H. SEGRE "Les Entreprises Publiques", Editions Sociales, 1978.

Il ne s'agit pas ici de reconstituer une historiographie ou une généalogie des formes de dévalorisation du capital public, sous des formes contractuelles, des conventions, mais d'illustrer une logique de fonctionnement des capitaux publics dans leur rôle d'aide, de régulateurs, d'appoints de l'accumulation privée. Ce rôle va pouvoir être distribué dans plusieurs fonctionnalités.

#### "a) L'action économique :

*Les dépenses d'action économique (l'ensemble des subventions aux entreprises, y compris aux chemins de fer), s'inscrit parfaitement dans le processus de régulation de l'économie nationale.*

*Au cours de la première phase de difficultés, cette catégorie de dépenses passe, en francs constants, de 9 à 660 millions. Sous le Second Empire qui correspond à une phase de prospérité, elles se stabilisent, avec une légère tendance à la baisse, aux environs de 400 millions. Au cours de la phase de difficultés qui suit la guerre de 1870 elles passent le cap du milliard, atteignant 1900 millions en 1883. Ce niveau record ne sera dépassé qu'à la veille de la première guerre mondiale. Après de fortes fluctuations, au lendemain de la guerre, les dépenses d'action économique font l'objet, à partir de 1928 d'un nouveau développement et dépassent les 10 milliards en 1938.*

*Ici encore, le mouvement alterné de la dépense publique est trop flagrant pour ne pas évoquer une intervention régulière.*

*Comment, dans ces conditions, les dépenses d'actions économiques ou autrement dit, les subventions aux entreprises, s'inscrivent-elles dans la régulation du mouvement économique ?*

*L'effet régulateur de l'"action économique" de l'Etat passe par des formes concrètes très diversifiées, selon sa nature son objet ou ses bénéficiaires. On peut cependant les classer en trois catégories, qui d'ailleurs ne s'excluent pas mutuellement mais constituent au contraire les différentes facettes du processus d'auto-régulation de l'économie.*

*La première consiste à mettre à la disposition d'une entreprise ou d'un ensemble d'entreprises, une certaine quantité de capital qui ne demandera aucune rémunération. Ce faisant, la subvention a pour effet de modifier le rapport capital mis en valeur, capital partiellement ou totalement dévalorisé. Elle agit ainsi sur le rapport de la plus-value produite au capital mis en valeur, c'est-à-dire, sur le taux de profit. L'exemple type en la matière est celui des subventions aux chemins de fer sous la Monarchie de Juillet. L'Etat en effet, prenait à sa charge une part des dépenses de construction des premiers chemins de fer, qui atteignait le quart des frais d'établissement. A profit égal, le capital privé n'avait donc à fournir que les trois quarts du capital fixe nécessaire.*

*Après 1852, la participation de l'Etat à la construction des chemins de fer diminue, mais les compagnies utilisent alors un nouveau type de capital partiellement dévalorisé : les obligations. (La garantie de l'Etat leur permet alors de se préoccuper ce capital à un coût minimum).*

*La deuxième catégorie revient à faire de l'Etat un organe de transfert. C'est-à-dire qu'il agit à la façon d'une pompe aspirant d'un côté une fraction de la plus-value sous forme d'impôts, qu'il redistribue de l'autre sous forme de subventions. Ce faisant, il modifie la répartition de la plus-value entre les différentes fractions du capital aboutissant ainsi à la dévalorisation d'une fraction du capital au profit d'une autre. L'effet régulateur est produit ici en assurant un taux de profit suffisant à la fraction dynamique du capital. La question est de savoir qui paie l'impôt et qui reçoit la subvention ! Naturellement, avec la maîtrise progressive des prix par le capital monopoliste, le destinataire de la subvention n'est pas obligatoirement le bénéficiaire réel. A partir de la première guerre mondiale, les chemins de fer, et après la deuxième, les entreprises publiques subventionnées semblent bien n'être que des organes de transfert des subventions.*

*Les garanties d'intérêts aux chemins de fer, les annuités, les subventions versées par la poste aux compagnies de messageries maritimes relèvent de cette catégorie.*

*La troisième catégorie fait porter son action sur la structure des forces productives. Par la subvention, l'Etat peut artificiellement créer des conditions de rentabilité acceptables, dans les secteurs où l'état des rapports sociaux de production n'assurerait pas une valorisation suffisante du capital qui y serait investi. Son action permet ainsi le développement de secteurs indispensables à l'équilibre des forces productives. Il en est ainsi par exemple des moyens de transports maritimes ou par voie de chemin de fer.*

## b) Les travaux publics

L'action des travaux publics sur le niveau de l'activité économique nationale est connue depuis fort longtemps. A partir de 1830, plus ou moins explicitement l'Etat les a utilisés pour agir sur le niveau de l'emploi et sur la conjoncture économique.

La revendication d'ouverture de chantiers nouveaux apparaît donc tout naturellement dans les phases de difficultés, à la fois comme moyen d'élargir l'emploi et comme moyen de fournir des marchés aux entreprises dont les carnets de commande sont déprimés.

Mais, d'une façon générale, on trouve toujours liées à cette revendication de nature conjoncturelle des motivations de nature structurelle : les équipements publics insuffisants, les moyens de communication trop peu développés avec un coût des transports pesant excessivement sur les coûts de production... Nous retrouvons là une liaison entre grands programmes d'équipement public et le nécessaire équilibre des forces productives. Dans la phase de prospérité, sous le double effet de l'accélération de la croissance de la production et du ralentissement de la croissance des dépenses publiques, il se produirait un décalage dans le développement respectif des différentes forces productives nécessaires à la production sociale.

Le volume de travaux publics mis en oeuvre n'agit pas seulement sur la structure des forces productives. Dans la mesure où le capital investi par l'Etat ne demande aucune rémunération, le développement des dépenses tend à modifier le rapport entre le capital mis en valeur et le capital dévalorisé. Le développement des travaux publics agit donc sur la structure de valorisation du capital, sur l'évolution du taux de profit.

Au cours de la première phase de difficulté on peut observer un développement considérable des travaux publics, notamment à partir de 1839. Le volume des dépenses passe de 120 millions en 1815 à 570 en 1848. Pendant la phase de prospérité suivante, malgré la mise en oeuvre d'un nouveau programme d'équipement, le niveau atteint en 1848 ne sera jamais dépassé. Après la guerre de 1870 le plan Freycinet permet de porter la dépense à 880 millions en 1884. Mais l'essentiel du programme est consacré aux chemins de fer et les dépenses correspondantes n'apparaissent pas sur cette rubrique. En 1885 la réalisation du plan est interrompue.

Au cours des années de prospérité qui vont de 1895 à 1914 les dépenses de travaux publics restent à un niveau comparable à celui des dernières années de la Monarchie de juillet ou du Second Empire. Les deux pointes de 1900 et 1912 restent très en dessous du niveau moyen des années 1880-1884.

Un premier programme de reconstruction nationale porte la dépense au-delà du milliard à partir de 1921. Un nouveau programme d'équipement national fait passer la dépense à plus de 3 milliards pendant les années 1930-1939."

## 2. La faible rentabilité du capital comme signal de la crise d'un mode d'accumulation

Les travaux de L.FONTEVIEILLE permettent d'identifier les principaux mécanismes d'aide publique à l'accumulation du capital privé, entre 1815 et 1939. Evidemment, c'est une période cruciale, puisqu'elle recoupe grosso modo, la constitution des principaux réseaux d'infrastructures de transport du pays.

On a vu que ces mécanismes peuvent prendre la forme d'une convention entre l'Etat et des Compagnies privées, voire que la gestion des rapports complexes entre fractions du capital social pouvait même passer par des nationalisations, des contrats de garantie d'intérêt, des concessions .

Le secteur des transports (voire tout secteur où existent des mécanismes précis d'aide à l'accumulation), est un secteur "contractualisé" parce qu'il sert de moyen à d'autres pour accroître leur rentabilité. Ces transferts entre secteurs peuvent être examinés à travers l'étude comparative des productivités relatives du travail et du capital, et le jeu des échanges inter-sectoriels. Ils se vérifient pour une bonne part, lorsque coïncident une forte productivité et des prix relatifs assez bas (le secteur des Transports est dans ce cas de figure).

A cet égard, il faut consulter l'étude de Maurice BASLE, Jacques MAZIER et Jean-François VIDAL (13), sur la mesure des performances relatives des secteurs de l'économie française sur longue période (entre 1900 et 1945).

On observe entre 1900 et 1945, comme L. FONTEVIEILLE l'indiquait, avec d'autres séries (notamment celles de J. MAIRESSE pour les stocks de capital fixe productif), un "alourdissement" de la composition organique du secteur Transport, accompagnée d'une forte productivité, et d'une faible rentabilité.

Une autre étude qui confirme cette constatation sur la période 59-69 est la "Fresque Historique du Système Productif" (14), de l'INSEE, qui montre un secteur des Transports, où le taux de rendement du capital fixe productif, (voire d'autres ratios de rentabilité sectorielle) se situent "en dessous de la rentabilité moyenne de l'économie". Cela est à relier avec la forte intensité capitaliste, et les prix contrôlés qui caractérisent l'activité du secteur des Transports.

Voilà donc un constat, fait entre 1815 et 1969, sur les liaisons entre les mouvements d'accumulation et le secteur des Transports à travers certaines formes institutionnelles de son organisation (conventions, contrôle des prix, nationalisations).

Les formes contractuelles sont donc une version particulière des rapports entre les capitaux publics et l'ensemble des capitaux. Elles servent notamment à fixer des règles de fonctionnement ou des formes de rémunération, ou des formes de financement à une fraction du capital public (soit nationalisé sous forme de Service Public, soit contrôlé par l'Etat). Ce type de rapport entre formes ou fractions du capital se trouve particulièrement dans le secteur des Transports (où ces formes contractuelles particulières ont pris une importance particulière, et ont acquis une vie propre.) Cette forme très particulière de rapports, sur le plan macroéconomique est théorisée dans le Keynésianisme en tant que "doctrine".

(13) Maurice BASLE, Jacques MAZIER et Jean-François VIDAL, G.R.E.S.P. Université de Rennes I, dans Statistique et Etudes Financières, Année 1979, n°40.

(14) "Fresque Historique du Système Productif" Collections de l'INSEE - E 27 - octobre 1974

### 3. Mais pourquoi des formes contractuelles spécifiques, notamment après le Rapport NORA ?

Il n'y aurait pas de raison particulière pour que les formes de rapports entre fractions du capital social ait une "histoire", et évoluent. Or, elles évoluent, c'est indéniable. Il y a des différences entre la "garantie d'intérêt", et la "nationalisation", ou les "prêts du F.D.E.S.". A quelle logique, à quel moment particulier de l'accumulation cela correspond-t-il?

Si notre thèse et définition de la forme contractuelle est exacte, celle-ci devient une forme de régulation entre fractions spécifiques du capital social.

Pourquoi entre t-elle en crise, pourquoi des formes contractuelles deviennent elles si spécifiques notamment après le Rapport NORA?

Deux réponses pour préciser notre thèse

1\*) Cela correspond à une crise de suraccumulation, où l'Etat est obligé de contrôler d'une façon plus stricte, les formes diverses de dévalorisation du keynésianisme public, et particulièrement les formes de financement public

2\*) Cela correspond à une crise du mode de régulation "fordien" ou d'accumulation intensive, mis en place après la guerre. Définissons ces termes :

Un régime d'accumulation est une procédure de stabilisation sur longue période de l'affectation du produit entre consommation et accumulation, qui s'accompagne d'un certain schéma de reproduction ou manière et rythme suivant lequel le capital se met en valeur, (notamment entre section productives du capital - biens de consommation ou d'équipement) ;

Un mode de régulation c'est ce qui permet le respect approximatif du schéma de reproduction : règles, habitudes, procédures sociales interiorisées qui incorporent le social dans les comportements individuels. C'est notamment ce qui fait qu'un salarié se rend en règle générale le matin à son travail plutôt qu'au cinéma...

Dans l'après guerre (1945-1970), le régime dominant d'accumulation est dit "intensif" ; il est centré sur les gains de productivité importants dans l'industrie et le développement de la consommation de masse de produits industriels. C'est une solution originale aux problèmes posés par les crises périodiques de sur-production. Il est accompagné d'un mode de régulation différent de celui du XIXème siècle, qu'en hommage à Gramsci on appelle "fordisme"(15). En simplifiant, on peut dire qu'il s'agit d'un mode de stabilisation du niveau des demandes intérieures des pays capitalistes par des politiques de "revenu garanti ou protégé".

L'"intérêt" bien compris d'un régime d'accumulation "fordien" est bien entendu de pouvoir pérenniser l'accumulation du capital parallèlement à la croissance du revenu distribué. Mais pour cela il faut à terme, que la productivité du travail croisse plus rapidement que le coût de la force de travail. Sinon, le cercle vertueux de ce régime d'accumulation est menacé... Si les progrès de productivité ne peuvent plus compenser le coût de plus en plus élevé de la substitution capital travail, c'est-à-dire le coût de l'investissement marginal, le régime se dérègle. Il faut limiter alors le coût de fonctionnement du keynésianisme public, faire décroître la part salariale, limiter la croissance du salaire réel, etc...

---

(15) Sur le "fordisme" voir l'Ecole française de la Régulation, et notamment sa première référence théorique, par M. AGLIETTA "Régulation et Crise du Capitalisme, le cas des Etats-Unis", Calmann-Lévy, 1974. A. LIPIETZ, de son côté, donne une description mathématique intéressante de la crise du "fordisme", dans "Derrière la crise la tendance à la baisse des taux de profit l'apport de quelques travaux récents", Revue Economique, Vol 33 N°2 mars 1982.

Le "fordisme" est un modèle "d'âge d'or", où la croissance de la productivité du travail corrélée avec la croissance de la demande solvable, permet, à l'intérieur de règles socialement reconnues, de valider la valeur socialement produite. Ce modèle s'accompagne du développement du mythe de la croissance redistributive, ou encore de l'Etat-Providence ou "Welfare-State".

Les problèmes des crises de surproduction sont donc atténués par cette "trouvaille" : l'adaptation continue de la consommation de masse aux gains de productivité (par conventions collectives, indexation des salaires, acceptation d'un SMIG, développement de transferts sociaux, ect...) permet de freiner les tendances dépressives de la conjoncture : il ne peut plus y avoir comme en 1929, de chute brutale de la demande par insolvabilité, car les mécanismes de protection et de présentation du revenu sont là.

Deux autres études peuvent fournir de nouvelles pièces à verser à notre dossier, dans le cadre du développement de cette thèse :

C'est d'abord l'étude de l'INSEE, sur "Les Grandes Entreprises Nationales de 1959 à 1976" (16), qui montre qu'à partir du moment où la crise de rentabilité est durable, il y a émergence d'une réflexion de "rationalisation des mécanismes de dévalorisation", qui se traduit par des mesures de rationalisation des engagements publics vis-à-vis des mécanismes de transferts, etc... Tout se passe comme si la crise impliquait la nécessité d'un choix entre subventions, garanties d'emprunt, aides à l'investissement, etc..., parce que le capital public (les fonds budgétaires) ont aussi d'autres fonctions à assumer.

Un des principaux problèmes posés à l'accumulation dans cette phase récente, (fin des années 60, début des années 70), est notamment l'étroitesse structurelle du marché obligataire français (où la garantie d'Etat pour les emprunts des Grandes Entreprises Nationales ou GEN constitue une forme d'aide, comme le remarque L. FONTVIEILLE, puisque celle-ci permet la captation de ressources de financement à meilleur marché). Le secteur public, du fait de la garantie publique, a tendance à s'accaparer un part trop importante de l'épargne.

Dans ce contexte, le Rapport NORA (1967) (17) va chercher à travers des procédures contractuelles précises à mieux réguler le financement du secteur public, (en limitant les engagements publics, ou au moins en précisant les critères de finançabilité du secteur public par le budget de l'Etat), et donc à éviter l'éviction du secteur privé des canaux traditionnels de financement.

Le "message" essentiel du Rapport est d'éviter les ponctions trop importantes sur les marchés financiers en augmentant l'autofinancement du secteur public (donc ses ratios de productivité, voire ses tarifs), et en retrouvant un équilibre financier à terme.

La deuxième étude est celle d'Alain LIPIETZ (18), qui montre qu'il y a un ralentissement manifeste de la productivité à partir de 1969-1970, indice du dérèglement des mécanismes harmonieux du fordisme.

En 1973 s'opère un retournement de tendance (en taux moyens annuels, si la productivité chute à 1,8 %, le salaire réel - du fait des mécanismes keynésiens d'indexation- progresse quand même de 4,2 %).

Pour le secteur public (dans une logique keynésienne et régulatrice), c'est très grave : il est très menacé à la fois dans sa logique keynésienne d'existence (l'indexation des salaires menace les possibilités d'auto-financement) et dans ses fonctions reconnues (une nouvelle idéologie libérale remet en cause, à travers son coût social, les principales fonctions jusque là légitimes d'un secteur public).

(16) "Les Grandes Entreprises Nationales de 1959 à 1976" Coll. INSEE E.57, décembre 1978

(17) S. NORA, Rapport sur les Entreprises Publiques, 1967.

(18) A. LIPIETZ, Op. Cit. pp. 197-233

Les formes contractuelles nouvelles, issues à la fois du Rapport NORA, mais aussi d'autres initiatives rationalisatrices (comme le Rapport LA GENIERE, ou les procédures du Fonds de Développement Economique et Social F.D.E.S.), vont alors assumer le rôle de théoriser d'abord, puis de mettre en pratique un triple programme :

a) programmer le déclin de secteurs trop "menacés", trop "endettés", trop peu "compétitifs" (Charbonnages, Siderurgie); cette programmation d'une disparition peut s'accompagner de "plans sociaux" plus ou moins bien faits et plus ou moins bien "acceptés" socialement.

b) essayer une ultime rationalisation et un contrôle des besoins de financement (cas des Transports), pour la partie "récupérable" du secteur public, celle notamment qui assume des fonctions de production de biens et de services collectifs à caractère plus ou moins nécessaire à l'accumulation, et à la gestion de la force de travail (acheminements quotidiens aux lieux de travail), etc...

c) programmer de vastes programmes d'investissement, pouvant aider l'accumulation et la croissance de la compétitivité ailleurs (cas de l'Energie).

#### **4. Etat des réflexions aujourd'hui sur les formes contractuelles de rapport entre le capital public et le capital privé.**

Les diverses thèses qui ont été exposées illustrent la dépendance des formes contractuelles du rapport entre l'Etat et le secteur public, aux problèmes périodiques qu'affronte l'accumulation du capital. Ces liens de dépendances peuvent être variables suivant les nécessités du moment, et surtout le type de régime d'accumulation.

De fait, un contrat-type (qu'on l'appelle Contrat de Programme, Contrat d'Entreprise ou Contrat de Plan), depuis le rapport NORA, jusqu'à aujourd'hui, est porteur d'une même logique.

Il y a toujours, énoncées dans le Contrat :

- des contraintes à respecter (un environnement macro-économique et financier)
- des objectifs à atteindre (qui sont à la fois physiques - trafics, ratios de productivité- mais aussi financiers -équilibre d'exploitation, limitation de l'endettement-)
- des moyens mis à disposition de l'acteur (notamment sous la forme de concours publics à l'exploitation, d'autorisation d'investissement et de recours à l'emprunt)

Cette rationalisation nécessaire est conduite par les nécessités impératives de l'accumulation aujourd'hui. Il faut ainsi :

- préserver le recours à l'épargne du secteur privé , donc limiter le recours à l'endettement obligataire du secteur public
- augmenter la productivité du travail dans des secteurs traditionnellement fournisseurs de services collectifs

TABLEAU II. — Evolution du rapport : Dépenses de l'Etat liées au processus de dévalorisation/Produit physique (1)

	Education	Action sociale	Travaux publics	Action économique	Dettes (Intérêts payés)	Action locale	Colonies	Total dépenses liées	Total dépenses non liées
1815-19	0,04	0,07	0,46	0,04	1,75	-	0,07	2,43	9,49
1820-24	0,04	0,05	0,50	0,10	2,56	0,02	0,10	3,37	7,00
1825-29	0,05	0,06	0,45	0,16	2,10	0,02	0,14	2,98	7,83
1830-34	0,06	0,09	0,53	0,22	2,08	0,04	0,12	3,14	6,42
1835-39	0,09	0,09	0,58	0,17	1,95	0,01	0,35	3,24	5,34
1840-44	0,10	0,08	0,86	0,35	1,66	0,02	0,72	3,79	5,40
1845-49	0,11	0,09	0,78	0,74	1,81	0,02	0,81	4,36	5,08
1850-54	0,13	0,08	0,61	0,42	2,02	0,02	0,65	3,93	5,53
1855-59	0,10	0,06	0,49	0,56	1,96	0,07	0,52	3,76	6,06
1860-64	0,10	0,05	0,65	0,55	2,05	0,10	0,67	4,17	5,77
1865-69	0,13	0,05	0,65	0,42	2,09	0,12	0,64	4,10	5,64
1870-74	0,18	0,11	0,55	0,38	3,53	0,22	0,42	5,39	13,25
1875-79	0,25	0,06	0,66	0,77	4,78	0,23	0,43	7,18	7,40
1880-84	0,54	0,06	0,92	1,64	4,78	0,42	0,45	8,81	7,51
1885-89	0,73	0,06	0,71	0,98	5,40	0,30	0,58	8,76	7,99
1890-94	0,95	0,11	0,52	1,02	5,18	0,17	0,93	8,88	7,48
1895-99	1,11	0,12	0,51	1,15	4,85	0,16	1,04	8,94	7,83
1900-04	1,06	0,10	0,54	1,01	4,19	0,13	0,98	8,01	7,63
1905-09	1,09	0,21	0,39	0,90	3,46	0,16	0,81	7,02	6,77
1910-13	1,03	0,43	0,48	1,22	2,92	0,22	0,75	7,05	7,10
1920-24	1,06	0,71	0,80	1,05	8,93	0,13	1,21	13,89	15,29
1925-29	0,92	0,36	0,41	0,51	5,70	0,08	0,86	8,84	6,27
1930-34	2,28	1,43	1,45	1,85	6,78	0,36	1,73	15,88	14,39
1935-38	2,07	1,70	1,93	4,04	6,30	0,38	1,41	17,83	18,05
1950-54								20,43	15,14
1955-59								22,43	14,55
1960-64								22,13	13,80
1965-69								24,25	12,53

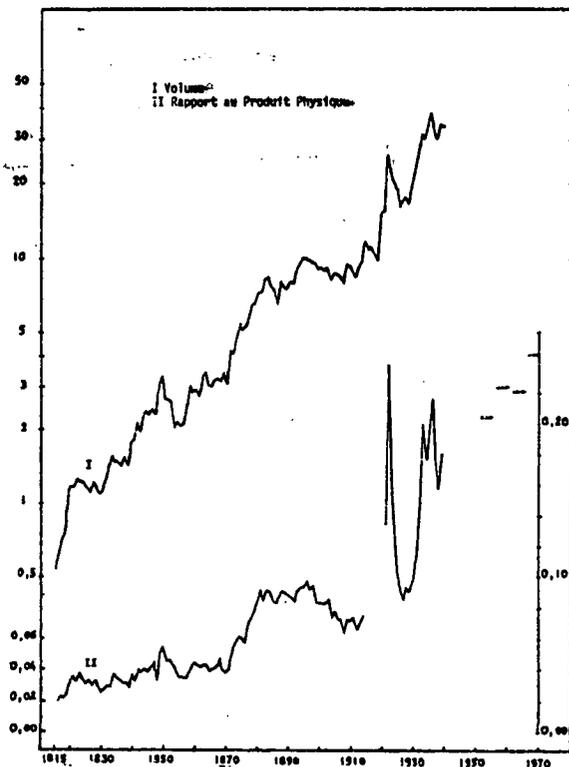
(1). Série: J.-C. Toutain.

Source: L. FONTVIELLE Op. Cit. pg. 1705

TABLEAU III. — Taux de croissance longue période du produit physique et des dépenses de l'Etat.

	Taux de croissance moyens (Tmag)	
	1815-19 - 1909-13	1815-19 - 1965-69
Dépenses à effet de dévalorisation dominant	2,68 %	3,53 %
Produit physique	1,53	1,93
Dépenses à effet de dévalorisation secondaire	1,19	2,15

FIGURE 3. — Evolution des dépenses liées au processus de dévalorisation (pondération par les prix de gros) (milliards de francs 1930-1939)



Source: L. FONTVIELLE Op. Cit. pg. 1710-1711

TABLEAU XVII. — Structure de la consommation militaire

	Millions de francs courants				Millions de francs constants 1930 - 1939			
	Cons. mil totale	B.T.P.	Armement	Autre	TOTAL	B.T.P.	Armement	Autre
1815-19	64				257			
1820-24	75	11	9	55	352	52	42	258
1825-29	79	12	9	58	348	53	40	255
1830-34	124	15	25	84	560	68	113	379
1835-39	76	13	7	56	361	62	33	266
1840-44	151	48	13	90	705	224	61	420
1845-49	146	44	10	92	692	209	47	436
1850-54	113	19	9	85	507	85	40	382
1855-59	205	34	16	155	812	135	63	614
1860-64	185	34	12	139	791	145	51	595
1865-69	183	47	11	125	807	207	49	551
1870-74	325	26	106	193	1386	111	452	823
1875-79	411	95	175	141	1839	425	783	631
1880-84	366	70	161	135	1705	326	750	629
1885-89	337	57	133	147	1619	274	639	706
1890-94	377	47	138	192	2013	251	737	1025
1895-99	363	37	150	175	2121	216	876	1029
1900-04	421	47	183	191	2229	249	969	1011
1905-09	456	45	191	220	2345	231	982	1132
1910-14	826	97	363	366	3851	452	1693	1706
1915-19	11572	927	7452	3193	24147	1934	15550	6663
1920-24	1994	192	1002	800	2556	246	1284	1026
1925-29	2088	219	1218	651	1635	172	954	509
1930-34	5053	470	3146	1437	5637	524	3510	1603
1935-39	13600	1537	9647	2416	11354	1283	8054	2017

TABLEAU XVIII. — Structure de la consommation civile

	Millions de francs courants				Millions de francs constants 1930-1939			
	Cons. civile	Consom. B.T.P.	Autres		Consom. civile	Consom. B.T.P.	Autres	
1815-19	37				143			
1820-24	40	17	23		188	80	108	
1825-29	35	18	17		157	81	76	
1830-34	38	19	19		171	86	85	
1835-39	42	23	19		200	109	91	
1840-44	62	31	31		287	143	144	
1845-49	78	40	38		379	194	185	
1850-54	74	34	40		346	158	188	
1855-59	88	39	49		351	156	195	
1860-64	103	37	66		445	160	285	
1865-69	105	42	63		462	185	277	
1870-74	123	36	87		483	141	342	
1875-79	99	33	66		444	148	296	
1880-84	96	37	59		447	172	275	
1885-89	89	37	52		425	177	248	
1890-94	97	33	54		467	177	290	
1895-99	92	36	56		542	212	330	
1900-04	97	41	56		512	216	296	
1905-09	97	40	57		502	207	295	
1910-14	115	44	71		530	203	327	
1915-19	321	90	231		903	253	650	
1920-24	2595	408	2187		3039	478	2561	
1925-29	1490	701	789		1179	555	624	
1930-34	2032	1235	797		2259	1372	887	
1935-39	2211	1122	1089		2042	1036	1006	

TABLEAU XX

Structure en volume de la formation brute de capital fixe de 1815 à 1939

	Volume en millions de francs 1930-39				
	TOTAL	Routes	Canaux	Ports	Divers
1815-19	70				
1820-24	95	41	29	9	14
1825-29	141	31	75	9	22
1830-34	149	68	41	13	27
1835-39	219	95	72	33	19
1840-44	334	88	167	56	23
1845-49	278	93	102	65	18
1850-54	192	36	58	36	62
1855-59	184	41	49	53	41
1860-64	312	73	94	64	81
1865-69	311	62	107	80	62
1870-74	232	47	63	63	59
1875-79	402	41	126	127	108
1880-84	677	56	299	201	121
1885-89	454	48	133	158	115
1890-94	339	43	118	113	65
1895-99	350	23	93	94	140
1900-04	404	16	90	122	176
1905-09	312	15	82	123	92
1910-14	427	18	133	179	97
1915-19	235	116	31	61	27
1920-24	713	148	119	330	116
1925-29	251	20	55	125	51
1930-34	1.328	54	131	268	875
1935-39	2.392	149	136	410	1.697

Annexe 4.3

TABLEAU XXI. — La formation brute de capital fixe de 1815 à 1939  
Structure en pourcentage

	Pourcentages			
	Routes	Canaux	Ports	Divers
1815-19				
1820-24	45,0	30,0	10,0	15,0
1825-29	25,0	53,1	6,3	15,6
1830-34	45,4	27,3	9,1	18,2
1835-39	43,5	32,6	15,2	8,7
1840-44	26,4	50,0	16,7	6,9
1845-49	33,3	36,7	23,3	6,7
1850-54	18,6	30,2	18,6	32,6
1855-59	22,2	26,7	28,9	22,2
1860-64	23,3	30,1	20,6	26,0
1865-69	20,0	34,3	25,7	20,0
1870-74	20,0	27,3	27,3	25,4
1875-79	10,1	31,4	31,5	27,0
1880-84	8,3	44,1	29,7	17,9
1885-89	10,5	29,5	34,7	25,3
1890-94	12,7	34,9	33,3	19,1
1895-99	6,7	26,6	26,7	40,0
1900-04	3,9	22,4	30,3	43,4
1905-09	4,9	26,2	39,4	29,5
1910-14	4,3	31,2	41,9	22,6
1915-19	49,2	13,3	25,8	11,7
1920-24	20,7	16,7	46,4	16,2
1925-29	7,9	22,2	49,7	20,2
1930-34	4,1	9,9	20,2	65,8
1935-39	6,2	5,7	17,2	70,9

Source: L. Fontvieille  
Op. cit. pp 1804-1805

TABLEAU XXXI. — Subventions aux chemins de fer

(millions de francs courants)

	Lignes nouvelles km/an	TOTAL des subventions	Equipement	garanties d'intérêt	Annuités	Déficit réseau de l'Etat	Exploitation et divers
1840-44	67	23,0	23,0				
1845-49	329	69,2	69,2				
1850-54	369	18,0	18,0				
1855-59	915	34,6	34,6				
1860-64	684	46,6	46,6				
1865-69	820	53,2	38,6	14,6			
1870-74	640	68,0	19,2	26,8	22,0		
1875-79	699	135,0	47,6	49,0	38,4		
1880-84	1294	294,8	233,4	17,8	43,6		
1885-89	838	152,6	47,3	51,3	54,0		
1890-94	611	163,4	40,2	54,2	69,0		
1895-99	304	154,2	32,6	40,6	81,0		
1900-04	373	137,2	23,8	26,7	86,7		
1905-09	184	140,2	29,7	1,2	94,6	14,7	
1910-14	120	300,0	86,3	17,5	95,6	100,6	
1915-19	0	511,4	-0,3	162,0	100,6	249,1	
1920-24	40	1067,8	25,4	278,4	46,2 <sup>(1)</sup>	341,8	376,0
1925-29	73	650,8	57,8	-2,6	48,4 <sup>(1)</sup>	15,4	531,8 <sup>(2)</sup>
1930-34	61	1299,6	34,2	12,6	631,0		621,0
1935-39	33	6408,8	38,2	5,8	977,0		5387,8 <sup>(3)</sup>

(1) Une partie des annuités n'a pu être distinguée des subventions d'exploitations. — (2) Y compris le réseau d'Etat. — (3) Y compris les dépenses de gros entretien et de renouvellement du réseau.

Source: L. Fontvieille. Op. cit. pg. 1887

LES TRANSFERTS

1887

Annexe 1.4

TABLEAU XXXX. — Les subventions

(millions de francs courants)

— Les subventions

(milliards de francs courants)

Subventions	
aux ménages	aux entreprises
589	
610	
608	
585	
639	
828	
1 011	
1 236	
1 417	
1 570	
1 735	
1 859	
2 366	
2 404	

	Subventions aux Établisse- ments publics	Subventions aux collecti- vités locales	Subventions aux adminis- trations privées.	Subventions aux adminis- trations étrangères	Subventions aux entrepri- ses autres que le chemin de fer	Subventions aux chemin de fer
1815	33		34		2	
1816	26		34	147	3	
1817	33		33	183	3	
1818	35		34	172	3	
1819	39		34		3	
1820	37	1	35		8	
1821	43	1	34		5	
1822	46	1	34		7	
1823	40	2	33		8	
1824	46	1	35		9	
1825	42	1	35		11	
1826	41	1	37		16	
1827	47	2	38		13	
1828	48	2	38		13	
1829	43	2	39		17	
1830	39	5	40		20	
1831	32	2	38		20	
1832	23	9	39		29	
1833	24	2	40		22	
1834	25	2	38		13	
1835	29	2	37		14	
1836	26	2	37		16	
1837	25	1	39		15	
1838	26	1	39		17	
1839	26	1	39		16	8
1840	26	2	39		16	8
1841	27	3	39		21	11
1842	26	3	39		18	12
1843	26	3	39		19	40
1844	26	3	39		22	46
1845	26	3	40		29	53
1846	26	3	41		24	73
1847	27	3	46		28	73
1848	16	2	42		29	52
1849	19	2	43		29	95
1850	20	-	42		33	45
1851	20	-	43		33	44
1852	34	1	42		30	91
1853	49	1	55		35	15
1854	47	11	49		46	77
1855	45	30	45		53	50
1856	45	9	45		50	19
1857	44	14	47		45	50
1858	47	5	46		60	24
1859	49	4	48		59	30
1860	53	13	49		54	35
1861	49	16	52		33	58
1862	54	20	52		49	59
1863	59	21	48		68	51
1864	60	18	52		42	30
1865	62	18	52		12	44
1866	63	19	54		15	62
1867	63	20	55		69	51
1868	67	22	55		11	40
1869	70	28	55		10	69

la nation (base 62). Résul-  
Collection de l'I.N.S.E.E.,  
et agrégats, Collection de  
nation, Collection de l'I.N.

Source : L. FONTVIEILLE Op. cit pg. 1907 Annexe 1.5

TABLEAU XXXX (suite). — Les subventions

(millions de francs courants)

	aux Etabliss. publics	aux Collectivités locales	aux Administ. privées	aux Administ. étrangères	aux entrep. autres que chemins de fer	aux chemins de fer
1870	58	24	54	-	6	59
1871	48	31	54	1	5	90
1872	54	34	55	234	8	61
1873	58	64	55	51	5	43
1874	57	57	55	4	6	87
1875	60	51	55	25	5	100
1876	60	65	56	1	5	101
1877	72	29	55	-	6	124
1878	66	34	54	-	6	128
1879	80	35	55	-	6	222
1880	84	126	53	-	9	292
1881	94	47	52	-	8	309
1882	150	53	51	-	21	374
1883	153	80	53	-	23	372
1884	161	83	53	-	24	127
1885	166	81	50	-	21	138
1886	141	55	48	-	23	158
1887	147	56	47	-	22	174
1888	143	46	47	-	21	150
1889	153	33	47	-	21	143
1890	191	34	46	-	23	104
1891	196	33	46	-	22	140
1892	194	31	45	-	22	148
1893	194	29	45	-	31	166
1894	206	33	46	-	35	259
1895	221	29	47	-	38	197
1896	221	29	46	-	40	158
1897	225	29	45	-	49	143
1898	230	33	46	-	60	139
1899	231	30	47	-	57	134
				à la Sécurité sociale		
1900	234	29	45	2	67	107
1901	236	27	45	2	74	130
1902	240	28	45	2	79	160
1903	247	26	45	3	71	143
1904	257	28	45	3	75	147

Source: L. FONTVEILLE Sp. et Pp 1908-1909

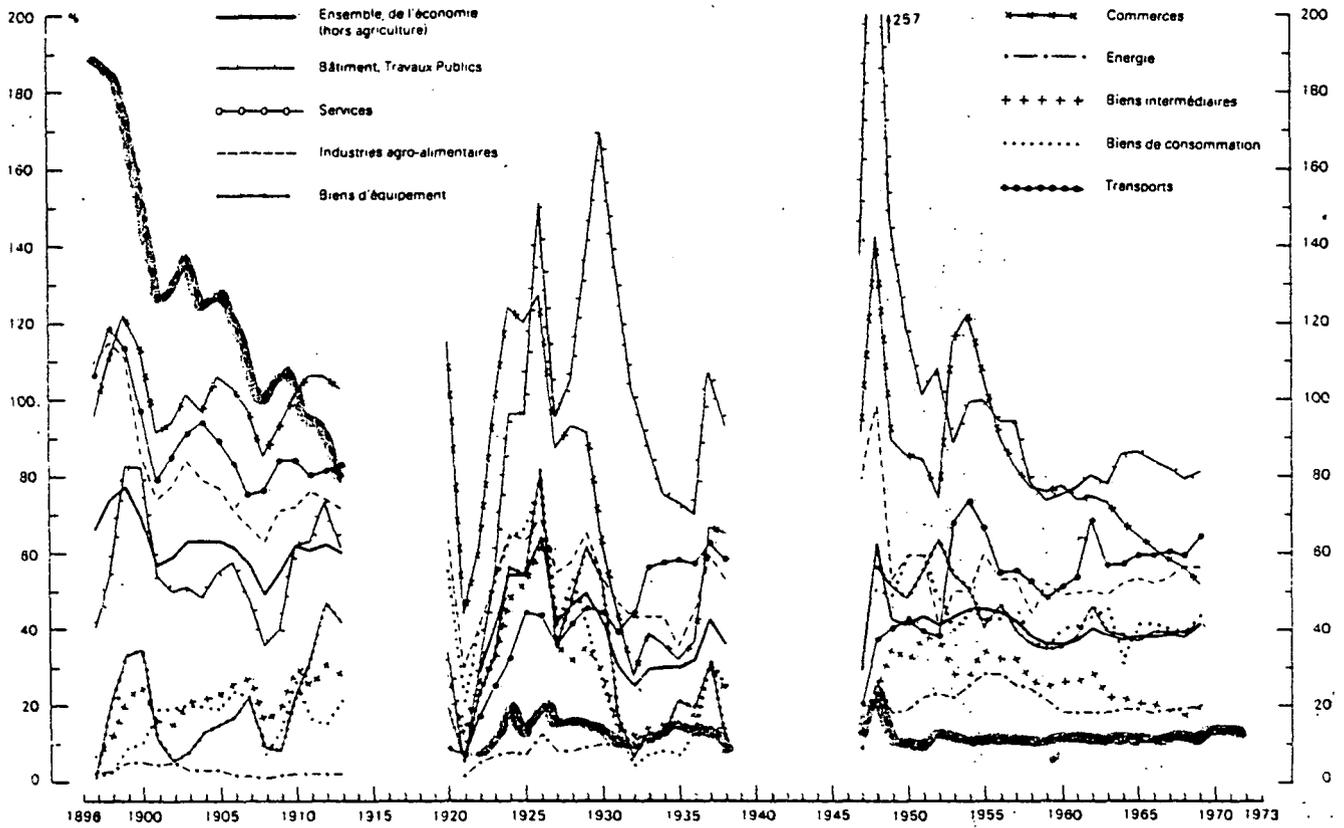
Annexe 1.6

TABLEAU XXXX (suite et fin). — Les subventions

(millions de francs courants)

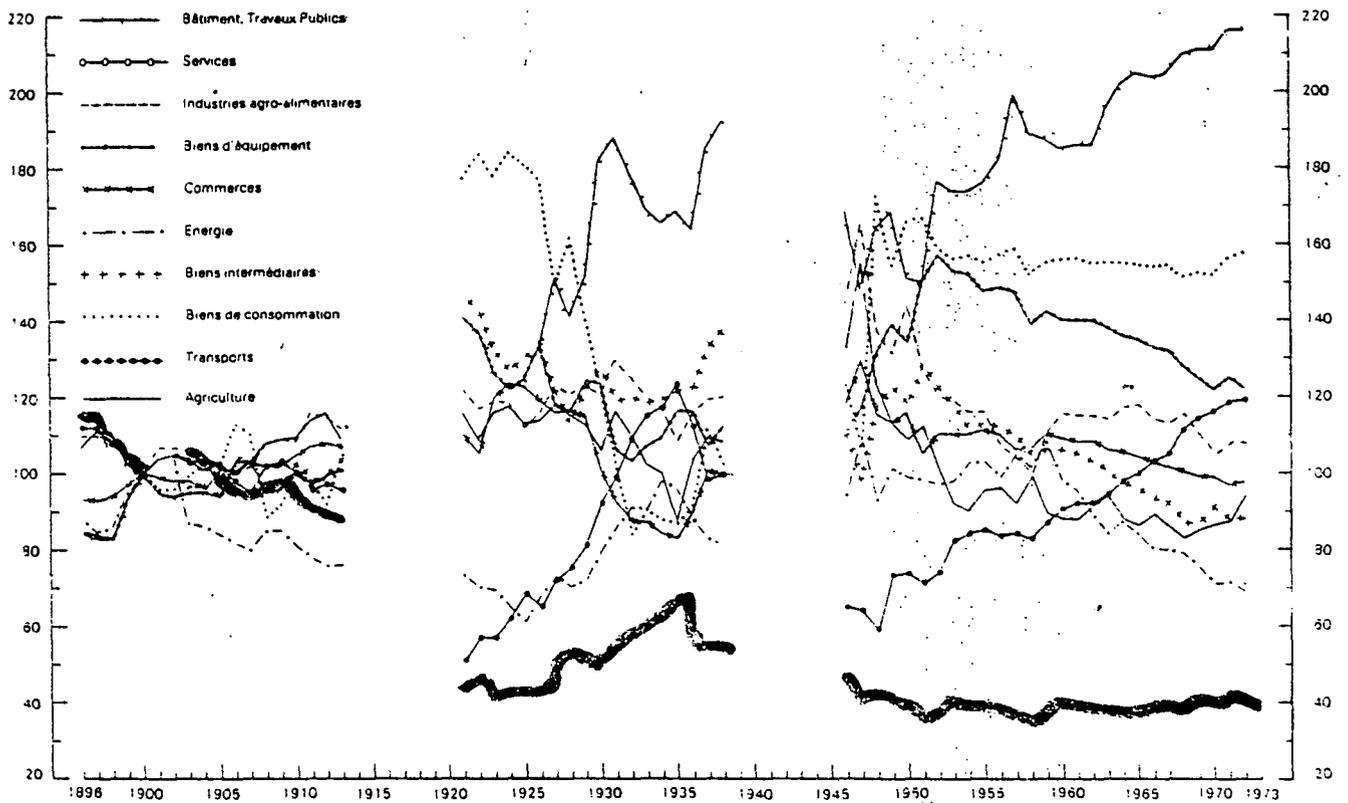
	aux Etabliss. publics	aux Collectivités locales	aux Administ. privées	à la Sécurité sociale	aux entrep. autres que chemins de fer	aux chemins de fer
1905	267	26	43	7	68	139
1906	279	31	36	11	79	123
1907	294	34	29	11	83	104
1908	305	47	22	11	85	142
1909	311	59	19	11	86	194
1910	312	67	13	15	74	258
1911	321	60	9	16	72	176
1912	329	65	10	35	71	291
1913	333	63	9	61	120	335
1914	357	60	9	74	98	440
1915	360	60	13	141	83	473
1916	362	59	21	145	68	371
1917	393	66	62	163	83	423
1918	519	72	57	113	160	508
1919	709	188	20	154	408	782
1920	1110	180	6	144	110	1919
1921	1220	207	5	187	238	2121
1922	1398	139	4	165	209	334
1923	1502	135	2	160	247	132
1924	1553	124	31	194	312	833
1925	1537	185	26	147	407	355
1926	2359	159	33	245	399	867
1927	2691	204	38	296	415	598
1928	2600	222	56	428	744	497
1929	2877	252	58	471	1210	937
1930	3697	622	23	1043	1241	1985
1931	3981	772	29	1216	1399	1275
1932	4138	653	31	1726	1952	795
1933	3934	451	25	1603	2009	987
1934	3884	369	21	1684	1666	1456
1935	3923	730	21	1925	2665	1697
1936	3977	492	21	1840	1443	3429
1937	4213	776	17	1951	1544	5954
1938	4634	881	32	2028	3065	11023
1939	4685	1221	34	2024	3158	9944

Graphique 16 : indicateur du taux de profit (en %)

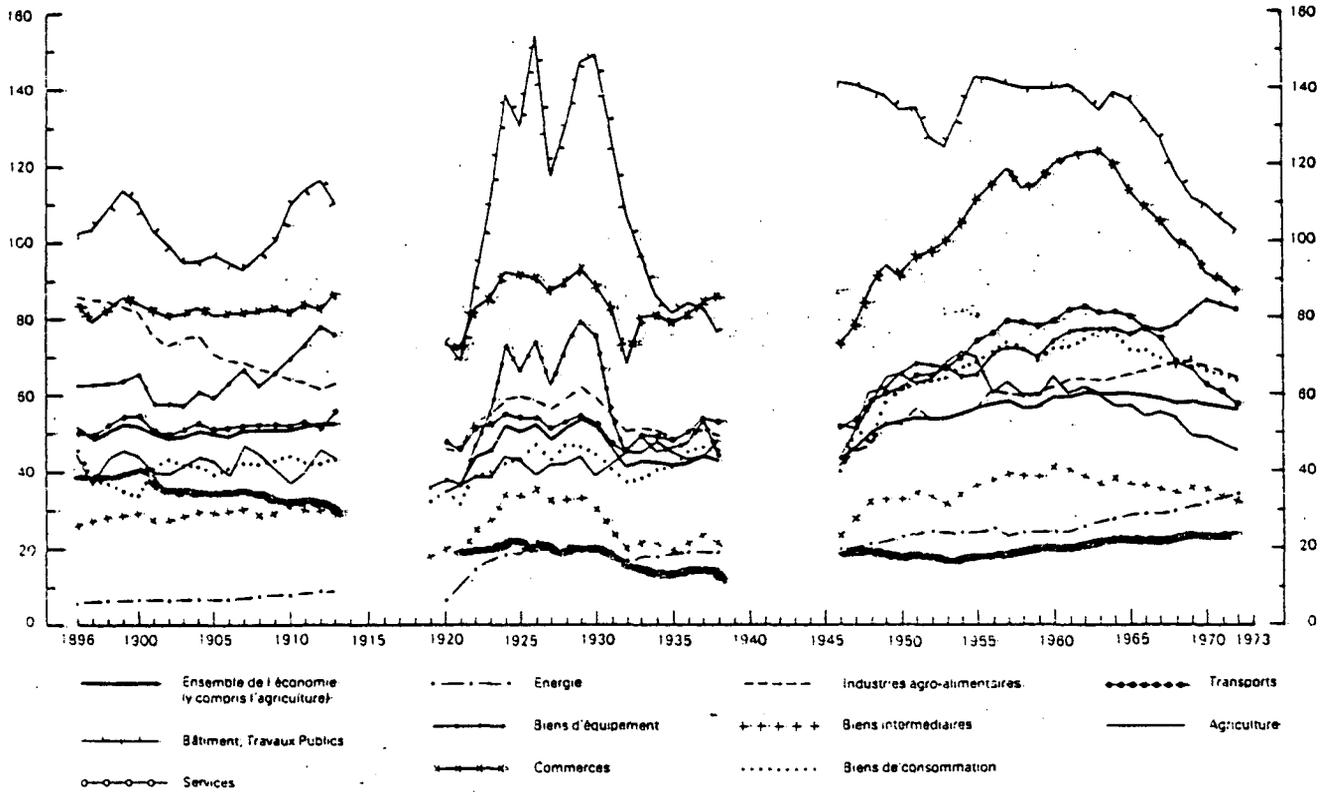


Graphique 19 : prix relatifs à la production

(indice: base 100 en 1900)

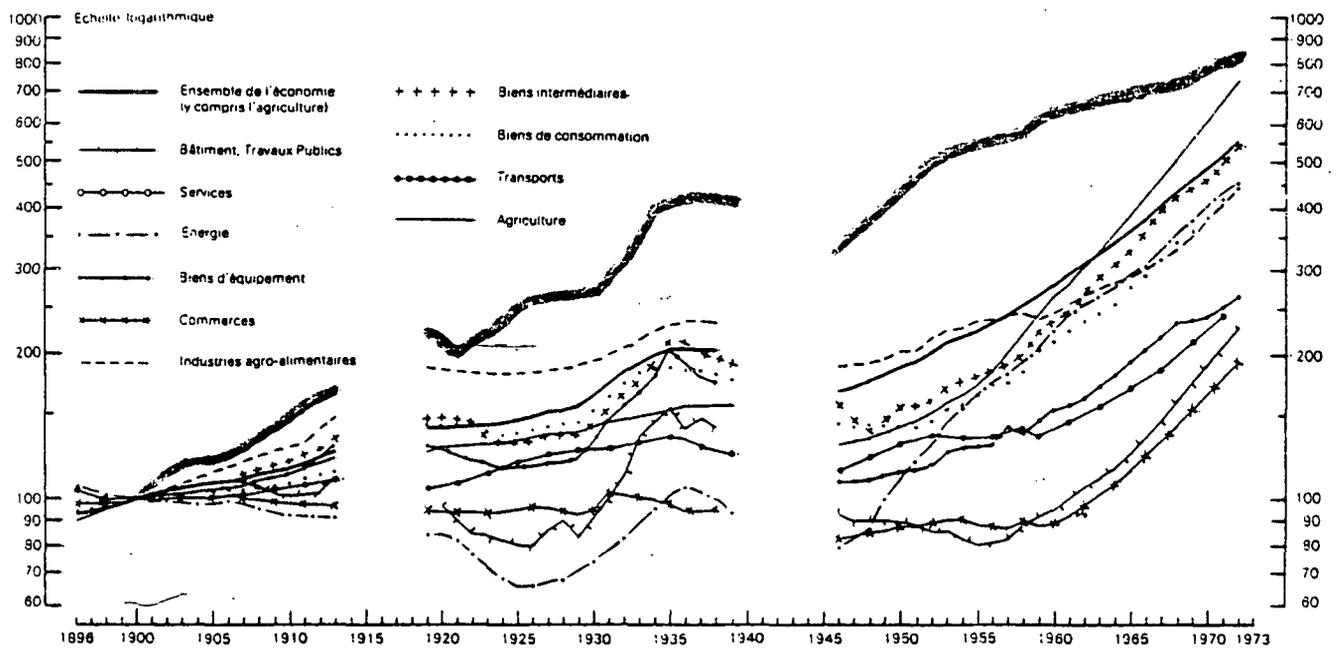


Graphique 8 : productivité du capital en niveau



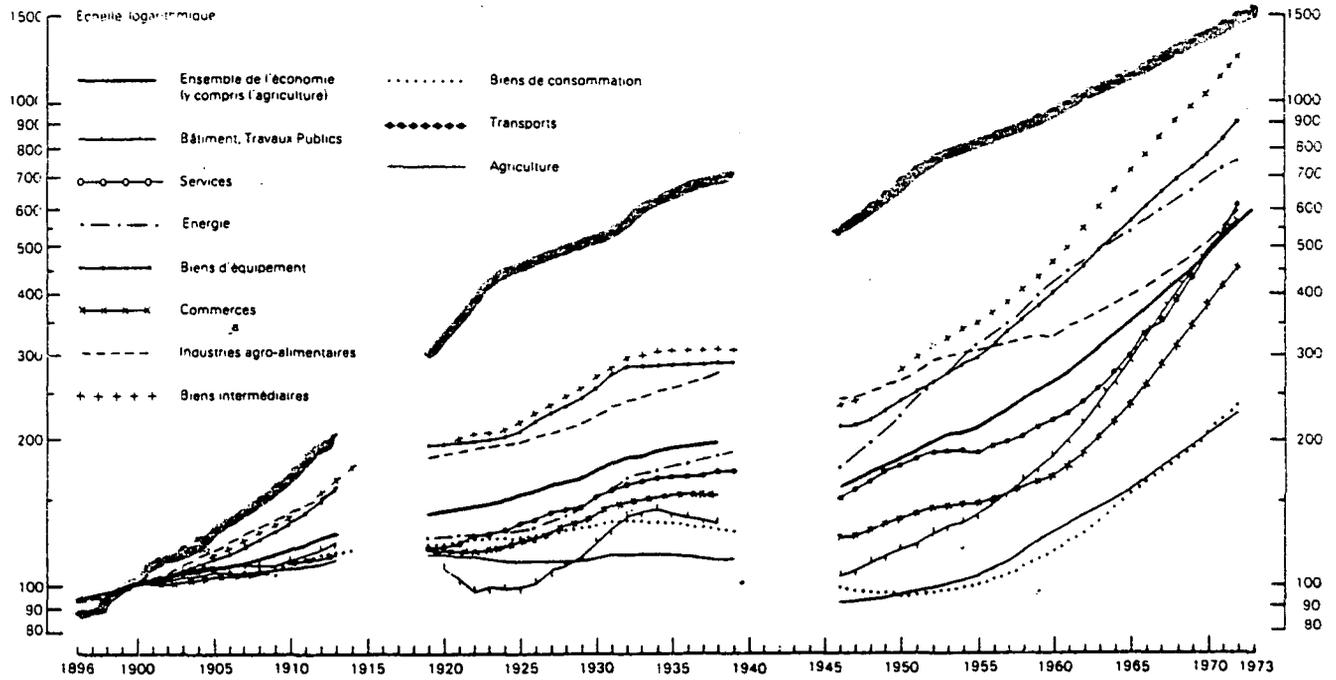
Graphique 9 : capital par tête

(indice: base 100 en 1900)



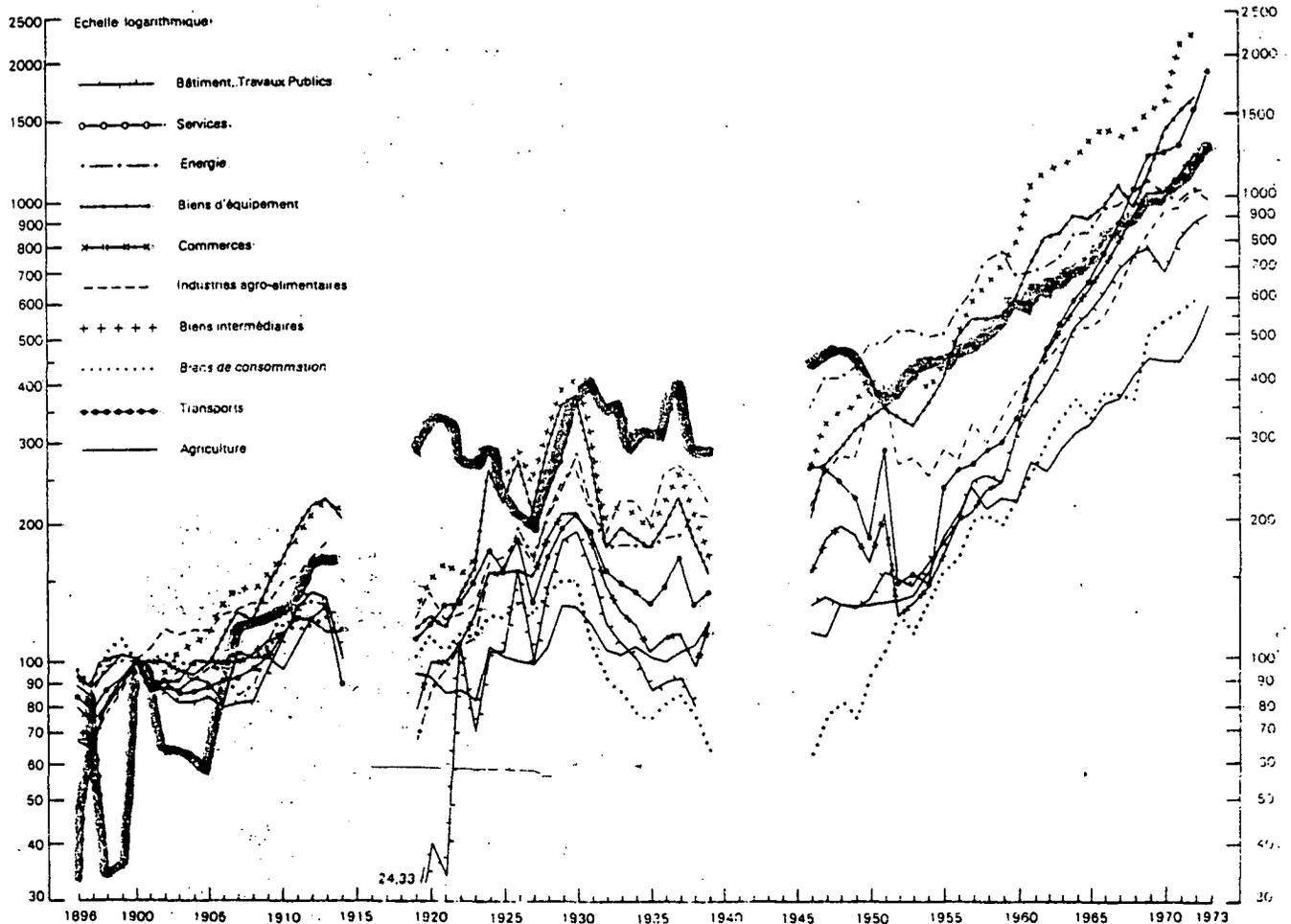
Graphique 2 : capital fixe productif aux prix de 1959.

(indice base 100 en 1900)



Graphique 3 : formation brute de capital fixe aux prix de 1959.

(indice : base 100 en 1900)



Source : M. BASLE, J. MAZIER, J.F. VIDAL

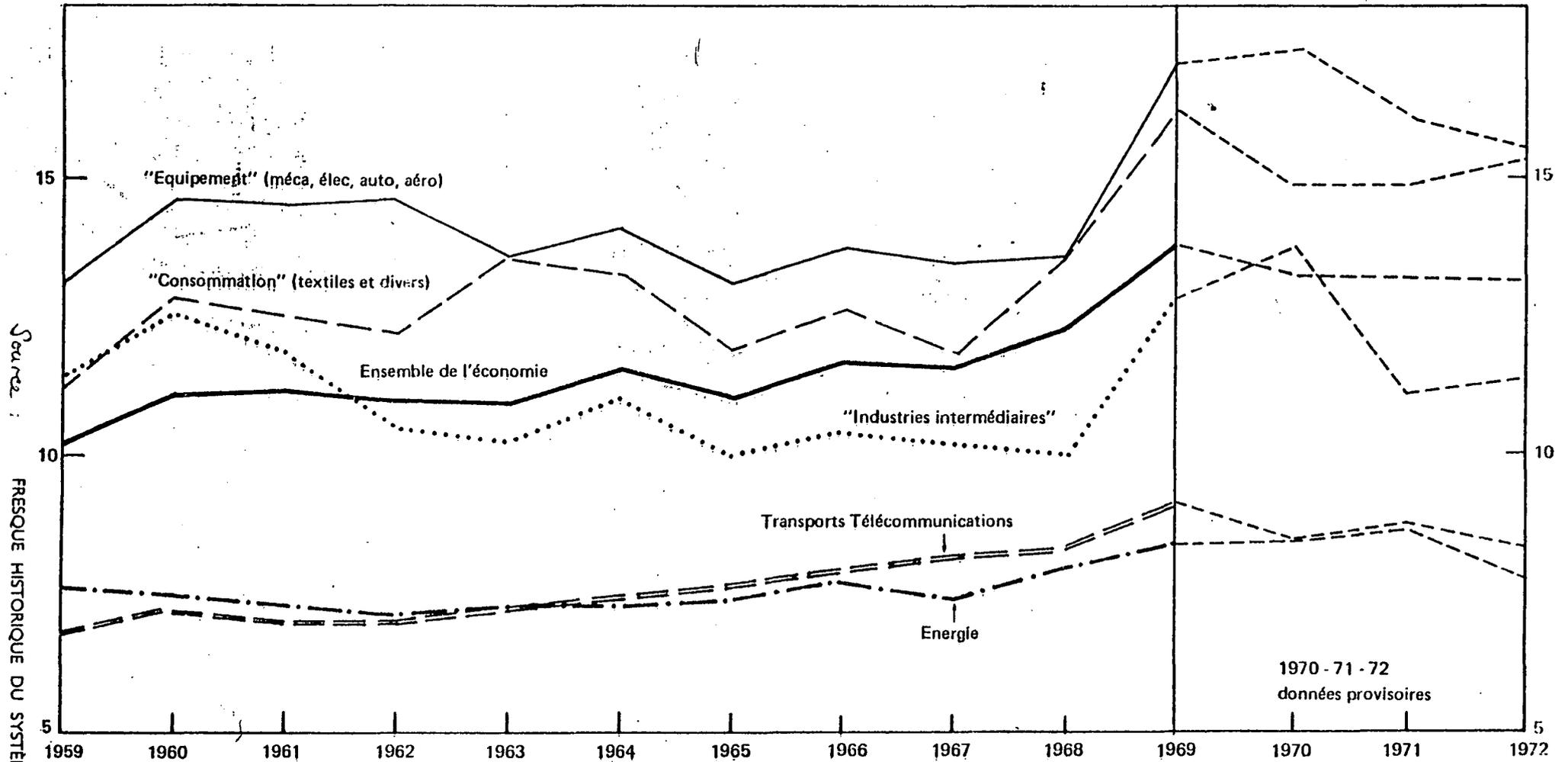
Annexe 2.3

GRAPHIQUE VIIa

Rendement économique du capital fixe productif brut (1959-1969)

Rémunération brute du capital/capital fixe productif brut

en %



Source : Comptabilité nationale (dossier statistique annexé à la fresque)

Note : Sur la portée et les limites de ce ratio, prière de se reporter au texte.

Source : FREQUE HISTORIQUE DU SYSTEME PRODUCTIF INSEE, p. 35 Annexe 2.4 35

TABLEAU 27

GRAPHIQUE XV

## Taux d'autofinancement

En %

	Épargne brute FBCF + Δ Stocks		Épargne brute - subventions d'exploitation FBCF + Δ Stocks
	GEN	Autres sociétés et quasi sociétés	GEN
1959.....	60,3	69,8	45,2
1960.....	62,6	68,6	46,7
1961.....	66,5	65,6	49,3
1962.....	63,5	63,7	40,3
1963.....	65,4	64,2	30,6
1964.....	62,2	63,8	29,3
1965.....	65,0	71,6	29,6
1966.....	63,4	69,6	31,0
1967.....	61,7	71,1	26,7
1968.....	59,2	78,0	12,3
1969.....	70,9	63,5	27,0
1970.....	75,3	59,8	43,6
1971.....	73,8	63,8	39,5
1972.....	64,0	65,9	32,8
1973.....	67,6	56,2	31,3
1974.....	45,8	44,9	15,9
1975.....	37,9	64,9	11,2
1976.....	48,2	50,1	18,7
1977.....	53,0	53,8	19,4

## Taux d'autofinancement comparés

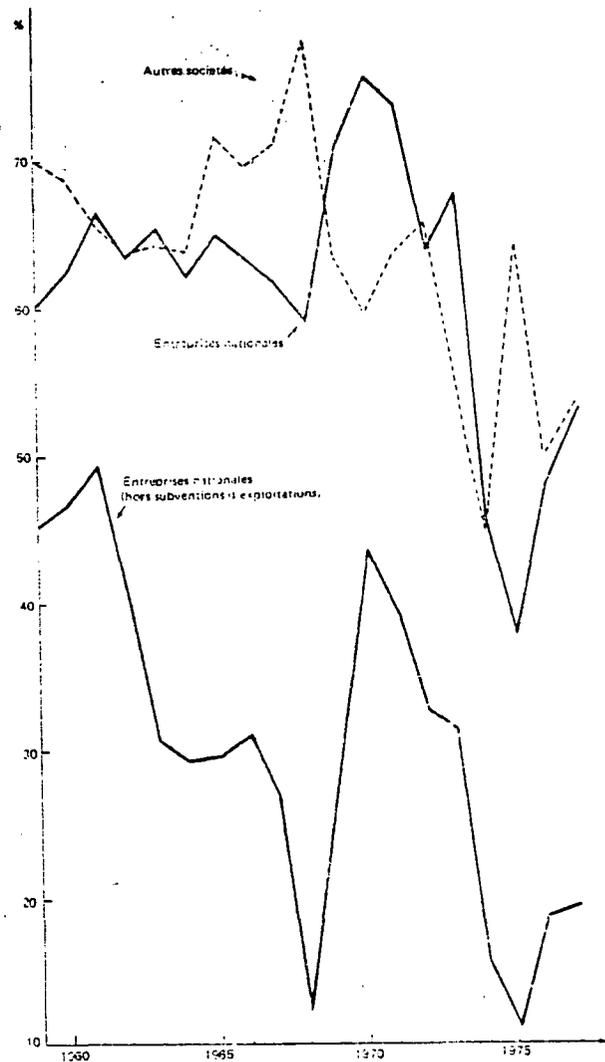


TABLEAU 32

## L'importance relative des émissions d'obligations

En %

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<i>Part dans le total des émissions des secteurs résidents</i>							
GEN.....	16,2	22,2	19,4	12,3	15,5	19,6	16,7
Autres sociétés.....	16,8	20,7	15,7	10,2	12,5	16,4	10,7

Source : Rapport sur les comptes de la nation, tome III.

Source : "Les Grandes Entreprises Nationales de 1959 à 1976"  
 Coll. INSEE, E 57

Annexe 3.1

TABLEAU 33

## Décomposition des emprunts nouveaux à moyen terme suivant les organismes prêteurs

En millions de F et %

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<i>Grandes entreprises nationales</i>							
Montant des emprunts en milliards de F.....	3 050	2 778	4 266	3 777	8 629	11 562	12 836
Pourcentage en provenance de :							
Institutions de crédit monétaires.....	23,1	11,0	30,4	13,3	47,0	13,2	9,7
Institutions de crédit non monétaires.....	27,9	32,5	15,3	56,5	16,1	54,6	39,4
Administrations publiques.....	38,5	39,1	37,0	13,3	12,8	18,5	20,6
Reste du monde.....	10,5	17,4	17,3	16,9	24,1	13,7	30,3
<i>Autres sociétés et quasi-sociétés</i>							
Montant des emprunts en milliards de F.....	40 177	43 349	54 193	56 854	57 515	77 123	88 975
Pourcentage en provenance de :							
Institutions de crédit monétaires.....	40,1	37,9	46,1	44,6	31,0	33,4	32,4
Institutions de crédit non monétaires.....	42,8	46,2	41,2	42,9	51,1	51,2	53,2
Entreprises d'assurances.....	2,2	0,4	1,0	1,0	0,8	0,6	0,3
Administrations publiques.....	7,0	8,2	6,6	5,8	5,4	7,2	6,2
Sociétés et quasi-sociétés.....	0,2	0,3	0,9	0,1	0,3	0,7	0,4
Reste du monde.....	7,7	7,0	4,2	5,6	11,4	6,9	7,5

Source : Comptabilité nationale.

TABLEAU 34

## Principaux ratios des comptes de capital et financiers de 1959 à 1976

Millions de F et %

ANNÉES	Total des Emplois (1) ou des ressources	Part de la P.B.C.F.	Part des Ressources longues (1)	dont Obligations (nettes)	Crédit à Moyen et Long termes
1959	8900	87,3	39,5	14,2	25,3
1960	9575	84,7	37,9	11,3	25,6
1961	9492	90,0	37,9	13,7	24,2
1962	9184	87,8	33,1	15,1	18,0
1963	9317	94,5	34,7	13,9	-43,2
1964	10269	93,2	34,6	13,7	20,9
1965	11372	91,2	36,4	19,2	8,1
1966	13275	87,0	33,1	16,3	0,2
1967	12586	94,5	38,4	16,2	12,8
1968	11560	96,6	36,8	11,0	14,6
1969	12913	87,6	26,7	6,9	13,0
1970	12602	87,3	26,7	8,4	3,1
1971	11776	94,6	22,7	16,3	-7,6
1972	13747	90,4	23,0	15,4	-10,8
1973	16074	84,9	20,9	14,5	-4,5
1974	20200	80,9	16,0	1,6	26,0
1975	24512	90,3	34,1	21,0	12,6
1976	30743	81,0	41,8	20,1	19,5
1977	31959	87,3	46,3	*	*

1. Ressources et emplois nets de recouvrements et remboursements.

Source : "Les Grandes Entreprises Nationales de 1959 à 1976" Annexe 3.2