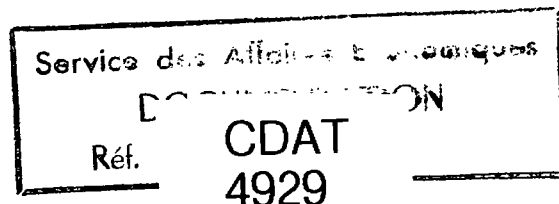


UNIVERSITE PARIS-DAUPHINE

U.E.R. SCIENCES DES ORGANISATIONS

**THESE POUR L'OBTENTION DU TITRE DE
DOCTEUR EN ECONOMIE ET AMENAGEMENT DE L'ESPACE
DOCTORAT DE TROISIEME CYCLE**



**Sujet : L'INTERVENTION DE L'ETAT SUR L'EXPLOITATION
DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES
EN FRANCE ENTRE 1840 ET 1938**

Candidat : Patrice SALINI

**Jury : Président : Monsieur Sylvain WICKHAM
Rapporteur : Monsieur Paul HANAPPE
Suffragant : Monsieur Gérard KEBABDJIAN**

Année de soutenance : 1978

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

TABLE DES MATIERES

PREMIERE PARTIE

ASPECTS THEORIQUES GENERAUX DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

INTRODUCTION

page 2

1. LE SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

1ère section : Définition du secteur

page 4

2ème section : Analyse théorique

page 8

1.2.1. Introduction

1.2.2. La reproduction du capital

1.2.3. La nature du capital investi dans les transports

1.2.4. Le système de transport et les secteurs amont et aval

1.2.5. L'évolution du système de transport

ANNEXE 1 : Données statistiques de base en 1974 et notes.

page 40

2. L'INTERVENTION DE L'ETAT

page 45

2.1. Introduction

2.2. Les faiblesses du système de transport

2.3. Le soutien des taux de profit

2.4. La sélectivité de l'intervention

2.5. La question posée

2.6. La relativité des interventions

2.7. L'insertion dans les phénomènes cycliques

3. DEVELOPPEMENTS SUR UNE PROBLEMATIQUE HISTORIQUE

page 56

3.1. Le Saint-Simonisme précurseur d'un nouveau système
(1830-1870)

3.1.1. Les conditions générales de production

3.1.2. M. CHEVALIER et les "Intérêts matériels de la France"

3.1.3. L'obstacle de la circulation du capital

3.1.4. La stratégie multinationale des Pereire

3.1.5. Le crédit mobilier, les chemins de fer et l'Europe

3.1.6. La symbiose entre l'Etat et l'Industrie

3.2. Vers une problématique historique

3.2.1. Les St-Simoniens et la grande industrie

3.2.2. Les forces progressistes du capital 1830-1870

3.2.3. L'intégration financière

3.2.4. L'Etat suppléant

3.2.5. Deux questions relatives à l'intervention de l'Etat

3.2.6. Distingo entre les niveaux d'analyse des transports

3.3. Les transports routiers avant le chemin de fer
témoins de l'intervention de l'Etat

3.3.1. Avant TURGOT

3.3.2. TURGOT

3.3.3. La Révolution

3.3.4. Le Consulat et l'Empire

3.4. La problématique de l'intervention de l'Etat

4. ASPECTS METHODOLOGIQUES

page 71

DEUXIEME PARTIE

L'ETAT ET L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES 1840-1938

1. L'EVOLUTION DE L'ECONOMIE FRANCAISE 1840-1938

page 81

INTRODUCTION

Section 1. La période 1840-1914

page 85

1.1.1. Le démarrage : 1840-1852

1.1.2. L'ère capitaliste : 1852-1914

Section 2. La période 1914-1938 une transition en forme de déclin

page 96

1.2.1. Le vieillissement de l'appareil industriel

1.2.2. La crise financière

1.2.3. La conjugaison des facteurs

Section 3. Eléments pour une approche des fluctuations économiques, des crises, et de la reconversion du capital

page 109

1.3.1. L'ouverture des pôles d'accumulation nouveaux

1.3.2. Matérialisation simple des crises

1.3.3. l'Etat régulateur

1.3.4. La vie de branche

1.3.5. Les limites

1.3.6. Crise-Domination

1.3.7. Cycles à long terme - branches dominantes

1.3.8. Facteurs de renforcement

1.3.9. Le cas des transports

2. ANALYSE QUANTITATIVE SOMMAIRE DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES
(Analyses des séries "TOUTAIN")

page 122

2.1. Trafics et débits

2.1.1. Trafic intérieur et produit physique de l'économie française

2.1.2. Evolution des débits

2.2. Les tarifs et les liaisons tarifs-trafics

2.2.1. Le prix du transport et le prix du produit physique

2.2.2. Liaisons tarifs trafics pour le fer

2.2.3. Liaisons tarifs trafics pour les voies navigables.

2.2.4. Liaison fer-voies navigables

ANNEXE 2 : Eléments sur la fiscalité et la participation de l'Etat à l'établissement des compagnies de chemin de fer. page 147

ANNEXE 3 : Remarques sur les distances parcourues (tonnes /tonnes kilomètres) page 149

3. HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE

page 150

INTRODUCTION

- 3.1. La Monarchie de juillet
- 3.2. La crise de 1847-48 et la République de 48
- 3.3. Le Second Empire
- 3.4. La IIIe République

4. UN SIECLE D'INTERVENTION "EN FAVEUR" DES CHEMINS DE FER (schéma d'ensemble)

page 180

- 4.1. Un problème d'ordre théorique (Le rapport aux mécanismes cycliques)
- 4.2. La nature de l'intervention
- 4.3. Le phénomène quantitatif sur longue période
- 4.4. Cycles, intervention de l'Etat et chemins de fer
- 4.5. Les rapports Etat-Compagnie (Essai de synthèse)

ANNEXE 4 : Corrélation entre les parts du produit physique consacrées aux dépenses de T.P. et aux subventions aux chemins de fer page 203

ANNEXE 5 : Typologie de l'intervention de l'Etat page 204

5. LA CRISE DANS LA CRISE

page 205

INTRODUCTION : LA CRISE DANS LA CRISE - CRISE DU MODE DOMINANT

- 5.1. La crise du chemin de fer page 216
 - 5.1.1. La tarification ad-valorem et le processus d'"étatisation"
 - 5.1.2. La concurrence de la voie navigable
 - 5.1.3. La concurrence de la route
- 5.2. L'expression de la nécessité de coordonner les transports page 235
- 5.3. L'essai de solution face à la crise et l'Etat page 242
- 5.4. Remarques complémentaires sur la politique de coordination page 249

ANNEXE 6 : Régime administratif de la batellerie (1936) page 264
Source CPEE 1936 - Annexe XIX.

<u>ANNEXE 7</u> : Taux des redevances des transports de marchandises 1935	page 265
Source : Ibid	
<u>ANNEXE 8</u> : Répartition des véhicules industriels d'après la charge utile - 1934	page 266
Source : Ibid	
<u>ANNEXE 9</u> : Calcul de la valeur en francs 76 des résultats d'exploitation du chemin de fer et du produit moyen de la tonne kilométrique	page 267
Source : SNCF et Conseil National du Crédit	
<u>ANNEXE 10</u> : Les transports terrestres de marchandises :	page 268
Deux images 1935-38 et 1971-74	
trafics, chiffres d'affaires et prix	
<u>ANNEXE 11</u> : Aspects financiers la Convention du 31 Août 1937	page 272
<u>ANNEXE 12</u> : Note marginale sur le "Secteur Public"	page 274
<u>ANNEXE 13</u> : Remarques sur le caractère de certaines mesures de coordination	page 276
<u>ANNEXE 14</u> : Les camions avant 1938	page 277
Source Inédite en France : A. Source Book of commercial vehicles (Olyslager organisation)	
<u>ANNEXE 15</u> : Liaisons industries-réseaux	page 282
Source : Rapport parlementaire de J. MOCH op. cit.	
<u>CONCLUSION</u>	page 284

BIBLIOGRAPHIE

Pour notre thèse nous avons consulté de nombreux ouvrages et de nombreuses revues. Nous indiquons ci-dessous les ouvrages qui nous ont été le plus directement utiles.

On n'y trouvera que les livres ayant ou bien un caractère spécifique, ou bien peu connus.

Nous ne citons pas les classiques de l'économie que nous avons, bien sûr, dû consulter fréquemment.

Notre bibliographie comprend donc cinq parties :

- 1 - Ouvrages historiques généraux
- 2 - Ouvrages traitant plus particulièrement des mouvements à long terme
- 3 - Ouvrages historiques sur les transports
- 4 - Ouvrages ~~historiques~~ ^{théoriques} sur les transports
- 5 - Ouvrages généraux récents sur les transports et leurs problèmes.

1 - OUVRAGES HISTORIQUES GENERAUX

C. BETTELHEIM

Bilan de l'Economie Française (1919-1946) : PUF. 1947

R. BIGO

Les Banques Françaises au cours du XIXe siècle : SIREY 1947

M. FLAMANT

Cours d'Histoire des Faits Economiques et Sociaux
Les Cours du Droit - Paris 1970

L. FONTVIEILLE

Evolution et Croissance de l'Etat Français 1815-1969
Cahiers de l'ISMEA - Série AF n° 13 : 1976

INSEE

Annuaire Rétrospectif de l'INSEE - Paris 1966 : INSEE

J. LEVAINVILLE

L'Industrie du Fer en France : COLIN 1932

J. MCH

Rencontre avec L. BLUM : PLON 1970

J.P. RIOUX

La Révolution Industrielle : Seuil POINTS : 1780-1880

P. de ROUSIERS

Les Industries Textiles : COLIN 1935

A. SAUVY

Histoire Economique de la France entre les Deux-Guerres
5 tomes : FAYARD 1967-1975

H. SEE

Histoire Economique de la France 1789-1914 : COLIN 1942

A. TARDIEU

L'Epreuve du Pouvoir : FLAMMARION 1931

P. TOUCHET

La Vie et L'Oeuvre d'Auguste DETOEUF : Mémoire de 3e cycle
d'Economie

R. WOLFF

Economie et Finance de la FRANCE : BRETANO'S 1943

2 - OUVRAGES TRAITANT PLUS PARTICULIEREMENT DES MOUVEMENTS A LONG TERME

P. BRACHET

L'Etat Patron : Théories et Réalités : PARIS SYROS

F. CARON

Stratégie des Investissements en France au XIXe et XXe siècles
La Revue d'Histoire Economique et Sociale : 1976 n° 1

P. DUBOIS

La Mort de l'Etat Patron : Ed. OUVRIERES 1974

P. HANAPPE

Les Crises Contemporaines - Vivons-nous un retournement du
KONDRATIEFF ? : Vol XIV n° 4 de METRA - PARIS , Décembre 1975

P. HANAPPE et M. SAVY

Ports Industriels et Mutations Economiques
PAM Paris, Mai 1977 (Recherche financée par le DGRST)

S. MENCHIKOV

Le Cycle Economique : Ed. de Moscou 1976

L. OSSADTCHAIYA

De Keynes à la Synthèse Néo-classique
Ed. de Moscou 1975

Les Entreprises Publiques - Editions sociales 1975
Ouvrage collectif s/la direction de H. SEGRE

3 - OUVRAGES HISTORIQUES SUR LES TRANSPORTS

R. BOURGEOIS

L'Exploitation Commerciale des Chemins de Fer Français
EYROLLES PARIS 1955

F. CARON

Histoire de l'Exploitation d'un Grand Réseau
Les Chemins de Fer du Nord - MOUTON

H. CAVAILLES

La Route Française, son Histoire et sa Fonction : Paris 1946

Le Problème des Transports (Doc n°3) - PARIS CPEE 1936

M. CHEVALIER

Des Intérêts Matériels en France - PARIS 1838

COLSON-MARLIO

Chemins de Fer et Voies Navigables : H. DUNOD EPINAT
PARIS 1910

GRANGEZ

Les Voies Navigables en France : PARIS 1855

"Colloque de Nice 1961"
La Tarification ferroviaire : ISEA N° 130 1961

- A. MARCOU
Le Groupage des Marchandises par Rail et par Route en France
Thèse de Droit et Sciences Economiques 1960 - PARIS
- HUGH MC KNIGHT
"A Source Book of Canals, Locks, and Canal Boats"
WARD LOCK 1974 - LONDON
- J. MOCH et le Groupe Parlementaire Socialiste à la Chambre
Proposition de Loi tendant à la déchéance des Compagnies de
Chemin de Fer et à l'Institution d'un réseau national de chemins
de fer d'intérêt général et régional
Séance du 12 Novembre 1931 - Documents Parlementaires -
CHAMBRE Annexe 5524
- D. MILLER (Olyslager Organisation)
A Source Book of Commercial Vehicules
WARD LOCK Ltd - LONDON 1976
- R. PARIÉS
Les Chemins de Fer en France - Doc. Française 1974
- H. PEYRET
Histoire des Chemins de Fer - PARIS 1949
- G. POUPY et J. PAIN
Le Nouveau Régime des Chemins de Fer Français et Coordination
des Transports - PARIS LGD - 1938
- D. RENOUARD
Les Transports de Marchandises par Fer, Route et Eau depuis 1850
A. COLIN 1960
- Dr. SCHEFFLER
La Crise des Chemins de Fer Français - HEMMERLE - PETIT. Paris 1933
- M. SOULETIE
"Hors la Voie : 19/20 La Voix des Cheminots"
Les révoltes logiques n°2 1976 - PARIS
- S.N.C.F. Etudes Générales Statistiques
Principaux Résultats Statistiques des Chemins de Fer Français
Depuis leur Origine - Novembre 1953 - PARIS SNCF
- R. THERY
Problèmes posés par la situation actuelle des grands réseaux
de chemins de fer français
PARIS Economiste Européen 1928.

THEVENEZ - HEROUVILLE - BLEYS
Législation des Chemins de Fer - 1930 ROUSSEAU PARIS 2 volumes

JC TOUTAIN
Les Transports en France 1830-1965 - ISEA Oct 1967

4 - OUVRAGES THEORIQUES SUR LES TRANSPORTS

- J.P. DELILEZ
Stratégies des Firmes et Politiques de Transports Urbains et Interurbains - Journées AFCET Oct 1974
- R. GUIBERT
Service Public et Productivité
(... avec application au problème des transports)
PARIS SEDES 1956 - (Avec préface de Louis Armand)
- C. GUILLEMIN
Le Prix de la Route - ECONOMICA 1976
- O. HANAPPE
L'Espace et les Transports (Ronéotypé)
- P. HANAPPE
Mission de la Recherche
Internationalisation de l'Economie et Politiques Nationales de Transport - PAM Décembre 1975
- R. LEGALL du TERTRE
Les Différents Modes d'Approche des Problèmes de Transport dans les Théories des Echanges Internationaux
Mission de la Recherche (Ronéotypé)
- A. LIPIETZ
Le Rôle Economique de l'Etat
(exemple du secteur des transports) Décembre 1975 (Ronéotypé)
- Ph. MALLEIN - IREP
Vers une Définition des Transports Comme Système Social
1972 - GRENOBLE
- Ministère de l'Equipement - SAEI
Le Rôle du Tarif par rapport aux autres variables de choix modal en matière de transport de marchandises - SORADE Juillet 1975
- M. NETTER -
Les Relations entre Exploitants et Usagers de Transport et Dissociation du Pouvoir de Décision - CRET AIX - ATP 1976.

PALLOIX - ATP 1975
Industries Manutention...
Moyens de Transports.

5 - OUVRAGES GENERAUX RECENTS SUR LES TRANSPORTS ET LEURS PROBLEMES

Financement des Dépenses de la SNCF
Rapport de stage du SAEI de C. DESMOULIN - Septembre 76

Groupe de Recherche Prospective - DTT - (Ronéotypé)

Y. ETIENNE, E. PUYRAVEAU
La SNCF subordonnée aux Intérêts Monopolistes -
Economie et Politique - MAI 1973

P. JOSSE
Cours d'Economie des Transports - E.N.P.C. - 4 tomes - PARIS 1970
(en particulier fascicule IV) (Ronéotypé)

LEVEQUE
Transports Ferroviaires et Routiers de Marchandises Compte de Surplus
SAEI - Mission de la Recherche (SEDES) - ATP Février 1976

L. MARUANI, G. MAGA, J.Y. CHATALIC (SAEI)
Analyse Régionale des Coûts de Transport Par Branche Industrielle
(Ronéotypé)

L. MARUANI (SAEI)
Modèle Macroéconomique sur le transport routier de marchandises -
Avril 1974 - Ronéotypé.

L. MARUANI (SAEI)
Tarification des Transports (CAS) (Ronéotypé)

Ministère des Transports - DTT/GEE
Etude Stratégique Marchandises - Août 1973

Ministère de l'Equipement - Ministère des Transports
Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructures
Rapport sur l'Imputation des Charges d'Infrastructure aux véhicules
routiers de marchandises - Avril 1970

Ministère des Transports
Commission chargée d'étudier un plan d'ensemble dans le secteur des
Transports Routiers de Marchandises - RAPPORT - Février 1970

L. MORICE
Les Transports Fluviaux
P.U.F. - Que sais-je 494 - PARIS 1968

M. PELLENC (SAEI)

Financement de la SNCF - Mai 1976
1962-1976 (Ronéotypé)

D. RIRI

Grandeur et Décadence du Transport Ferroviaire
Politique Hebdo - 11 Juillet 1973

R. RODIERE

Droit des Transports
Précis DALLOZ 1974

RUEFF ARMAND

Le Problème de la Coordination des Transports
Rapport.

TABLE DES FIGURES

- A.1. Variations annuelles des trafics et de la production industrielle de 1901 à 1938
Source : INSEE et SNCF
- B.1. Trafic ferroviaire et production industrielle
Source : INSEE
- I. Schéma du cycle du capital
- J. Schéma descriptif du système de transport
- A.3. Escompte à la banque de France 1817-1869
Source : INSEE/H.SEE
- B.3. Le machinisme à la fin du XIX siècle
Source : H. SEE
- C.3. Echanges extérieurs 1840-1938
Source : INSEE
- D.3. Dette publique perpétuelle et à terme 1820-1940
Source : INSEE
- E.3. Productions de fer et d'acier 1830-1960
Source : INSEE
- F.3. Consommation d'électricité 1900-1960
Source : INSEE
- G.3. Consommation et production de charbon 1820-1960
Source : INSEE
- H.3. Indice des prix de gros base 100-1914, 1820-1940
Source : INSEE
- A.4. Trafic intérieur de marchandises et produit physique 1830-1935-38
Séries TOUTAIN et Estimations
- A'.4. Taux de croissance du trafic et du produit physique
Séries TOUTAIN

- B.4. Débits du réseau de transport en T-km de réseau 1830-1940
Séries TOUTAIN
- C.4. Indices du prix du produit physique et du transport de marchandises
Séries TOUTAIN
- D.4. Tarifs et trafics du fer (F. courants) 1840-1938
Séries TOUTAIN
- E.4. Tarifs et trafics des voies navigables (d°-)
Séries TOUTAIN
- F.4. Rapports de Tarifs et de trafics entre le fer et la voie navigable
1840-1938
Séries TOUTAIN
- G.4. Evolution des tarifs en distances homogènes du fer et de la voie d'eau
1840-1938
Séries TOUTAIN
- H.4. Rapports des tarifs et des trafics en distance homogène pour le
fer et la voie d'eau 1840-1938
Séries TOUTAIN
- I.4. Participation de l'Etat aux dépenses d'établissement des compagnies
de chemin de fer 1830-1938
- A.5. Effectifs et lignes en service 1841-1938
Source : SNCF
- B.6. Unité kilométrique de trafic par heure légale d'agent 1900-1940
Source : SNCF
- C.5. Evolution du trafic marchandises, de la production de fer et de
Charbon - Moyennes/10 ans 1841-1938
Source : INSEE
- D.5. Historique de la part des émissions d'obligations des compagnies de
chemin de fer dans le total des émissions d'obligations du secteur
privé 1892-1938
Source : INSEE

- E.5. Accroissement décennal des voies ferrées 1825-34 à 1905-1913
Séries TOUTAIN
- F.5. Production industrielle et trafic ferroviaire 1898-1938
Source : INSEE
- G.5. Émissions d'obligations par les compagnies de chemin de fer et émissions de valeurs françaises 1892-1937
Source : INSEE
- A.6. Subventions aux chemins de fer et dépenses de travaux publics de l'Etat 1840-1938 et Produit physique
Source : FONTVIEILLE
- B.6. Subventions aux chemins de fer (moyennes sur 5 ans) en francs constants 1840-1938
Source : FONTVIEILLE
- C.6. Dépenses de l'Etat relatives aux T.P. et subventions aux chemins de fer en volume 1840-1938
Source : FONTVIEILLE
- A.7. Evolution des trafics de marchandises et du produit physique 1840-1938
Source : TOUTAIN
- B.7. Création de lignes nouvelles de chemin de fer 1840-1938
Source : FONTVIEILLE
- K. Schéma du principe de dégradation du profit du chemin de fer
- C.7. Camions et camionnettes en circulation 1925-1934
Source : CPEE
- D.7. Trafics et tonnages transportés par les divers modes de transport, production industrielle, parc de camions et camionnettes, importation de produits pétroliers et immatriculations de camions 1920-1940
- E.7. Indice du prix moyen de la tonne kilométrique (prix pondéré) sur le chemin de fer d'intérêt général 1920-1940
Source : SNCF
- F.7. Chemins de fer d'intérêt général :
-Résultats d'exploitation et unités de trafic 1920-1940
Source : SNCF

G.7. Chômage et production industrielle 1920-1940

Source : INSEE

H.7. Relation produit moyen de la tonne kilométrique et trafic
1921-1938

Chiffres en Francs 76

Source : SNCF, Conseil National du Crédit.

I N T R O D U C T I O N

I N T R O D U C T I O N

La Commission des Transports et Communications du VIIe Plan indique dans son rapport : "L'insuffisante égalisation des conditions de concurrence est un obstacle à l'assouplissement, voire à la disparition de ce système de contingentement", traitant en l'espèce du contingentement du transport routier. Cette seule phrase renvoie à un double problème : celui de l'intervention de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises et celui de l'existence, quarante cinq ans après son "Invention" d'un système de réglementation de la concurrence entre modes de transports, hérité de la crise des années 1930.

Au surplus, ce texte comme bien d'autres concentre son attention sur la branche ou le secteur des transports, évacuant pour ainsi dire l'existence d'un transport pour compte propre croissant.

En réalité notre propos de recherche est marqué par l'actualité permanente du débat qui, depuis quarante ans, oppose les professions du secteur des transports, et par son complément : l'intervention de l'Etat.

De fait, notre sujet découle sans aucun doute, de cette vision que nous avons d'un appareil d'Etat qui, en Europe occidentale, assume de plus en plus explicitement, la responsabilité de la régulation économique.

S'agissant d'un secteur dont nous montrons au cours d'un exposé théorique, la double spécificité dialectique (1ère partie, chapitre 1) le système des transports terrestres de marchandises, nous semblait tout destiné à devoir supporter, y compris au niveau de son exploitation, une action régulatrice de l'Etat.

Notre propos, au cours du second chapitre, vise en fait à tenter d'expliquer les éléments permanents justifiant, en système capitaliste, une telle intervention (chapitre 2). Mais au fond, cette analyse relève d'une "tendance réductrice" dont nous mesurons les risques (Introduction et Conclusion) et demande à être reliée à une problématique des fluctuations cycliques de longue période.

Car, notre analyse se veut théorique, en ce que l'analyse économique sur longue période permet, seulement, de bien saisir non seulement la nature du présent, mais la structuration même de ce présent. Nous pensons, en effet, que, l'analyse des mouvements historiques du capital, et notamment dans un secteur économique aussi spécifique, permet de bien percevoir et finalement, de tester, la validité des hypothèses théoriques et des concepts forgés par MARX à la fin du XIXe siècle et ayant pour vocation de rendre "lisible" le capital. Or, entre 1830 et 1938 une première grande phase de l'économie, peut-être encore pré-monopoliste d'Etat, se déroule, non sans poser des problèmes théoriques.

S'agissant d'un secteur aussi stratégique que la circulation des marchandises, notre hypothèse d'une intervention de l'Etat était particulièrement intéressante à approfondir.

C'est l'objet de l'élaboration progressive d'une problématique historique qui, traitant d'abord d'une phase, clairement "monopoliste", appuyée sur le Saint-Simonisme bancaire, tente une ébauche de la problématique de l'intervention de l'Etat ; tout en prenant à témoin les ancestrales mesures de la fin de l'ancien régime (chapitre 3).

Traitant sommairement des aspects méthodologiques (chapitre 4), nous avons choisi de pénétrer plus avant dans le sujet pour nous forger un outil d'analyse au contact de la pratique de la recherche.

Notre deuxième partie aborde, en conséquence, le sujet lui-même : l'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises.

L'architecture de notre approche avait besoin d'une Fondation : l'analyse de l'évolution économique française entre 1840 et 1938, nous suggérant un retour sur l'analyse des fluctuations et des crises économiques (chapitre 1). Mais cette fondation eut été incomplète sans une analyse (sommaire) quantitative du transport terrestre de marchandises. (chapitre 2).

Partant de cette base nous avons recherché à synthétiser l'histoire du mode de transport dominant la période : le chemin de fer (chapitre 3).

Or, s'agissant de ce mode, il nous est apparu qu'une logique de l'intervention de l'Etat s'était exprimée un siècle durant. Partant d'un schéma d'ensemble nous avons dû traiter ici du problème central des mécanismes cycliques et anti-cycliques, avant d'élaborer une synthèse analytique et théorique de l'intervention de l'Etat sur les compagnies de chemin de fer (chapitre 4).

Et c'est ce cheminement qui, nous faisant passer de la base économique à la branche dominante, et par un approfondissement des rapports entre les mécanismes de crise et l'histoire de l'intervention de l'Etat, nous a permis d'élaborer notre thèse de "la crise dans la crise" correspondant à la période des années 1920-1940.

C'est en effet cette période, et ce mécanisme particulier de crise dans la crise, qui sont à l'origine des institutions actuelles d'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises, et qui, en l'espèce, ont déterminé une certaine "autonomisation" de cette intervention.

La politique de "coordination" fut-elle un réflexe et une illusion ? c'est à ces questions que nous tentons de répondre en approfondissant notre approche de l'intervention régulatrice de l'Etat.

Ces questions, et notre thèse à leur égard posent en effet de nombreux problèmes et renvoient à l'analyse des débats actuels sur le même sujet ou sur les nationalisations, en même temps qu'aux thèses relatives à la spécificité des institutions fascistes (chapitre 5 et conclusion).

En définitive cette thèse, beaucoup plus qu'un travail empirique, ce qu'elle a dû être par moments, nous a permis d'enrichir notre analyse du présent et d'ouvrir ce qui nous semble être aujourd'hui des débats essentiels à la compréhension des marges de manoeuvre que peut avoir un gouvernement socialiste face à une crise de reconversion. (Le chemin est étroit entre la régulation des crises et une politique de rupture). Nous souhaitons simplement ne pas avoir, par vanité, enrichi notre seul inconscient, et espérons à tout le moins apporter à la connaissance des transports une contribution de synthèse dont nous regrettons avant notre recherche qu'elle n'ait été entreprise. C'est pourquoi nous tentons d'exprimer ci-dessous quelques problèmes théoriques que nous nous posons, a posteriori sur notre thèse.

* NOTRE INTENTION

Nous avons défini notre sujet de manière assez simple : l'Etude de l'Intervention de l'Etat en matière d'Exploitation (sic) des Transports terrestres de marchandises, sur une période longue (1 siècle environ) et comportant une évolution économique considérable. Le thème choisi implique, en lui-même, l'adhésion à l'idée que l'Etat ne s'est pas contenté de favoriser la production (ou de produire lui-même) des INFRASTRUCTURES. Il existe et s'est développé "une industrie de la locomotion" qui opère au cours de la réalisation du procès de travail, un changement d'existence spatiale des marchandises et par là une modification de la valeur d'usage et d'échange du produit. Cette industrie, qui entretient un phénomène dialectique puissant avec le développement de l'économie capitaliste, nous semble mériter une étude approfondie, notamment pour ce qui est de la partie de son existence, où naît, de fait, la concurrence modale, où se développe un réseau d'infrastructures puissant, et où se pose, à terme, la question de la coordination des transports.

C'est dans cette optique, que nous avons engagé une étude de nature historique de l'Intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises.

NOTRE ETUDE ETLE STATUT DE LA RECHERCHE ECONOMIQUE HISTORIQUE

La recherche économique historique peut être ramenée à deux catégories d'objectifs

- un objectif théorique visant à vérifier ou à élaborer une ou des théories de l'évolution économique ;
- un objectif relatif à la constitution d'un appareil d'informations statistiques ou plus quantitatives permettant d'enrichir l'analyse de connaissances fiables.

L'économie historique quantitative privilégie indéniablement le second aspect (MARCZEWSKI , TOUTAIN-ISMEA) sans négliger totalement le premier aspect (notamment FONTVIEILLE ⁽¹⁾ ISMEA).

Son approche, nul ne doit en douter, est extrêmement lourde, et requiert un travail considérable. Cette discipline qui a ses origines au début des années 1960 permet seulement en 1977 de disposer des informations économiques fiables sur les secteurs principaux de l'économie.

Cette lourdeur, liée à sa nature, constitue une garantie de son sérieux et un investissement précieux ; j'aurai été tenté de dire un Bien collectif nouveau et essentiel.

1) Qui va même assez loin sur cette voie : Cf. 11e partie. op. cit.

C'est sur la base des séries longues, allant au-delà des seules séries de l'annuaire rétrospectif de l'Economie Française de l'INSEE, qu'il est possible d'enrichir l'approche théorique.

Fondamentalement c'est pourtant cette approche théorique qui nous semble primordiale, essentielle ; qu'elle traite de phénomènes généraux comme le développement et les contradictions du système capitaliste, d'aspects singuliers de ces phénomènes généraux, comme les problèmes relatifs aux crises de suraccumulation, ou la politique de l'Etat, ou encore d'aspects plus spécifiques de branches, de secteurs, ou liés à une problématique particulière. (cf. par exemple, les études de TOPALOV sur le Foncier - Centre de Sociologie Urbaine).

Ces études nous semblent être la source, la condition générale, de la production théorique sérieuse. C'est d'ailleurs ce qui différencie, au fond, la théorie scientifique de la théorie idéaliste dite pure, en apologétique. Cependant, la production théorique ainsi réalisée peut avoir plusieurs natures ; il faut dire clairement qu'il existe aussi bien une vision matérialiste qu'une vision idéaliste de l'histoire, et que par conséquent, l'historicisme idéaliste peut constituer une des bases des théories apologétiques ou vulgaires de l'Economie Sociale.

La nature (Sociale) des rapports de classe qui dominent l'économie peut être aussi bien implicite de l'analyse que tuée, niée ou occultée.

De ce point de vue d'ailleurs l'analyse historique peut prendre des intérêts assez différents; elle participe ainsi au rapport de classe qui lui est contemporain. Le plus souvent, l'analyse sans être "Pour soi" un écrit de classe, l'est "En soi".

C'est cet aspect qu'il nous faut d'abord prendre en compte. Notre analyse historique n'est pas dépourvue d'intentions, de connotations, avec la conjoncture des rapports sociaux contemporains. Et cela nous n'avons pas le droit, au plan scientifique et idéologique, de le nier.

L'analyse historique produit en effet des bases considérables pour l'approche des phénomènes contemporains.

Soulignons par exemple l'influence considérable des outils d'analyse matérialiste de l'histoire sur la pratique du mouvement ouvrier. Par analogie nous dirons que la psychanalyse procède du même mouvement : l'histoire de l'inconscient, son vécu, constitue le matériau dominant de l'analyse théorique dynamique du présent psycho-somatique.

Quel est donc l'intérêt des analyses spécifiques, parcelaires de l'histoire économique et quelles sont leurs limites et leurs contraintes. Comment peuvent-elles gérer, (dans la mesure où leur objet est essentiellement théorique) le conflit entre l'objectif théorique et l'objectif informationnel ?

S'agissant de notre objet de recherche, cette interrogation est évidemment précieuse. Elle doit, à la limite, être une remise en cause permanente, et permettre de dresser un bilan. De ce fait elle peut être cruelle.

Combien d'illusions peut-on connaître avant qu'elles ne s'écroulent ?

Notre objet d'étude est : l'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises en France de 1840 à 1938.

Il s'agit donc d'un objet extrêmement spécifique - Fondamentalement s'y rencontrent deux objets théoriques particuliers. : l'appareil d'Etat, et un secteur économique, dont l'intérêt théorique n'est pas à démontrer (cf. Infra l'analyse théorique).

S'y ajoutent des spécificités territoriales (La France), historiques (1840-1938) et une précision du rapport entre les deux objets à étudier (l'intervention sur l'exploitation du secteur en cause).

Il s'agit donc d'un découpage extrêmement réducteur de la réalité. De fait un tel découpage peut être motivé théoriquement par l'étude d'un certain nombre d'hypothèses.

La nature spécifique du transport terrestre de marchandises, et son étude théorique nous ont conduit à penser que la régulation par l'Etat de la concurrence entre modes et l'intervention au niveau de l'exploitation pouvait probablement prendre une part active, décisive à la structuration et au développement du capital. Le transport, en tant qu'élément central de la circulation marchande, pourrait jouer suivant sa nature un rôle plus ou moins structurant et "réglable" par l'Etat, au moyen d'un clavier approprié.

Par ailleurs, en tant que vaste branche d'activité il cristallise des capitaux d'origine différente, suivant une modalité spécifique (Fixité considérable (1)) qui suggère que l'Etat puisse intervenir pour péréquer les taux de profit des divers modes, ou favoriser l'assise de tel ou tel d'entre eux.

La recherche que nous avons menée nous a montré que l'intérêt spécifique que nous portons à notre objet pouvait être contesté.

D'abord on a toujours tendance à projeter dans l'histoire des préoccupations très contemporaines. La concurrence modale et la mise en oeuvre des stratégies complexes de l'appareil d'Etat sont des phénomènes récents.

Ensuite apparaissent des sur déterminations aux politiques particulières de l'Etat dont on ne peut pas mesurer avec précision l'importance.

1) cf. LIPIETZ op. cit.

Cependant, et on le verra dans le cours de notre propos, le résultat général trouvé est, dans sa simplicité, intéressant et l'on a tort, parfois, de rechercher à tout prix des conclusions trop générales, trop autonomes.

L'aspect sur déterminant des cycles, les dépressions entraînant la croissance de l'intervention de l'Etat dans le cadre des processus de dévalorisation du capital, est une constante. La spécificité des problèmes d'exploitation des transports terrestres de marchandises étant doublement contemporain d'une dépression générale et d'une crise particulière du chemin de fer.

Ce résultat sommaire relativise le champ de l'analyse, et concentre l'intérêt sur l'étude et le "dénouement" d'une crise spécifique.

Mais, il y a là une information non négligeable.

Par ailleurs, ce constat extrêmement simple dressé, et compte tenu de sa force, se pose alors la question des limites à mettre à l'approche historique, au dépouillement documentaire. Quel est l'intérêt d'une étude bibliographique et documentaire exhaustive, qui demanderait d'ailleurs probablement plus de 10 ans, dans la mesure où, pour l'économiste, finalement, (mais c'est ici une thèse contestée) l'essentiel en matière théorique est de bien saisir les mouvements déterminants et dominants sur longue période. L'analyse microscopique a un autre statut, une autre fonction, elle procède selon nous beaucoup plus de la curio-

sité relative aux formes qu'aux mouvements de fond. Elle offre pourtant de riches enseignements. L'analyse de la pratique d'un promoteur particulier éclaire d'un jour révélateur les constats macroscopiques réalisés à propos de la promotion immobilière.

Une autre théorie s'enrichit également dans ce cadre microscopique : il s'agit de la théorie de la décision, au sens où les formes employées en pratique pour participer d'un vaste mouvement qui semble déterminé, font l'objet de "décisions" dont on pourra penser qu'elles peuvent être, compte tenu d'un certain rapport de forces et de pouvoirs, différentes.

Le doute demeure cependant toujours sur le caractère formel ou fondamental de la décision d'un pouvoir politique. L'évolution sociopolitique est-elle, en l'absence de politique de transition sur la base d'un renversement du Front de classe dominant, influente, déterminante sur le long terme ; ou bien n'a-t-elle pour effet que de produire des effets de conjoncture ? - Quelle est la valeur des variations marginales de la politique de longue période, marquée par des déterminations extrêmement fortes et à l'origine de variations importantes des flux économiques ?

Ce sont ces questions qui dominent notre approche de la période de l'après 1ère Guerre Mondiale, dont on a dit plus haut la triple spécificité. Ce qui nous semble cependant fondamental, c'est que cette période est, également, celle qui aboutit à l'expérience du Front Populaire.

Et celà nous renvoie au contemporain.

L'éclosion d'une contradiction forte dans un système important de l'économie, débouchant sur une crise contemporaine, ou d'une dépression générale, voilà bien un sujet qui ouvre la voie du débat.

Le Front Populaire n'a pas traité la contradiction en tant que telle, mais en a opéré une remise en ordre plus morale que politique, incapable peut-être de penser en termes de transition, en termes structurels.

Mais le même type de problème n'est-il pas susceptible d'être posé dans le contexte qui nous est contemporain.

Comme nous le montrons dans notre conclusion, notre approche ouvre la voie à de nombreux prolongements, et permet selon nous de démystifier un débat et des mesures qui, en leur temps apparurent comme une remise en ordre profonde (La coordination par exemple).

Notre recherche permet à tout le moins poser, sur une base spécifique, la question de la crise, et de sa régulation par l'Etat dans la conjoncture d'une période de redéploiement, et c'est, de ce strict point de vue, l'intérêt général d'une étude aussi spécifique.

Ainsi donc, entre 1930 et 1938, l'Etat matérialise t-il sa politique "anti crise" par une action que nous avons décrite comme étant fausse et illusoire, c'est à dire non adéquate vis à vis des objectifs affichés.

Il est vrai que le chemin de fer n'était probablement plus une branche dominante à proprement parler (crise dans la crise). Si nous appelons avec P. HANAPPE, une telle branche "Le lieu d'articulation des fractions les plus actives du capital, retenu en fonction des besoins des forces productives, de l'Etat et de la technologie et de la science, des structures financières et des conditions d'exploitation", il est clair que la branche des chemins de fer ne domine déjà plus, ou peu, la phase ascendante du kondratieff d'avant la première guerre mondiale. Par ailleurs, la branche automobile ou du pétrole n'est pas encore dominante en 1938.

Ce qui frappe, c'est que la phase descendante des années 1920-1940 soit marquée par le conflit entre une branche ex-dominante et une future branche dominante. Face à cet état de fait, l'Etat régule, certes, mais fut-il socialisant, il arbitre dans un sens illusoire, maîtrisant plus l'ex-dominant en crise que le futur dominant, bloquant l'apparence formelle de la crise, mais ne s'assurant ni sa régulation effective à long terme (problème du transport pour compte propre, et de l'automobile individuelle) où finalement les moyens appropriés à une régulation à court terme (cristallisation bureaucratique).

Il y a eu probablement là, et notamment avec la "nationalisation" (1) du chemin de fer, une tentative de colmater une brèche dans le système industriel. Mais la nature de la brèche, de toute brèche, est d'être déterminée par une contradiction mettant en lumière la crise d'une branche ex-dominante.

En conséquence toute mesure de "colmatage" est régulatrice à court terme, à moins qu'elle ne s'insère dans une stratégie adéquate, et reposant en particulier sur une analyse approfondie de la crise et de sa nature.

En période "ascendante" la nationalisation prend un autre sens immédiat, mais elle peut sanctionner a posteriori la crise antérieure.

Ainsi, c'est lors du retournement ultérieur du cycle, que, les contradictions l'exacerbant, se reposera concrètement la question non résolue, ... et encore, sous réserve que la régulation de la crise ne puisse avoir une nature endogène.

Le caractère synchronique des périodes de nationalisation et des fins ou débuts de crises (économiques, politiques.) témoigne de la logique dominante dont n'ont pas pu s'abstraire les coalitions de gauche jusqu'à maintenant.

1) On peut récuser ce terme : cf. Infra.

Il est curieux d'ailleurs de constater l'évolution même du thème des nationalisations, de la justification, et de son étendue, au cours de l'histoire des périodes de crise.

Mais ce qui est aussi remarquable, c'est que jamais, le chemin de fer n'a pu fonctionner pleinement sans recevoir de l'Etat la garantie de son taux de profit, ... jusqu'à la "nationalisation" !

La tentation analogique est toujours grande. On est toujours poussé à s'interroger sur les similitudes entre le passé et le présent, et de ce point de vue notre analyse pose des questions non résolues. Nous voulons dire par là que notre étude nous montre les limites des dispositions et semble sous-entendre, qu'en l'état, elles furent illusoire et cependant conformes à une doctrine "Keynesienne" - Ne reflètent-elles pas l'expression, nouvelle dans la forme, mais déjà séculaire, de la "crise du libéralisme" exprimée par DETOEUF (1936)¹ ; ne sont-elles pas entièrement déterminées économiquement, sans intervention significative du politique, puisque très proches des mesures prises, en Allemagne et en Italie dans la même période ?

En définitive, il y a une question qui peut conduire à indiquer, qu'au minimum, dans de telles périodes libéraux, interventionnistes, socialistes ou fascistes sont conduits à prendre des mesures dont le noyau est commun.

1 cf,

: P. TOUCHET mémoire de DEA : "La vie et l'Œuvre d'A. DETOEUF".

La réponse est dans cette hypothèse théoriquement et pratiquement lourde de conséquences, puisque seul l'au-delà de ce noyau rend compte de la nature sociale des solutions, du produit concret de la confrontation à la crise - Cet au-delà, qui peut être néant, reflète ainsi la stratégie qui prolonge la nécessité économique décrite par ENGELS de nationaliser (ou de prendre des mesures régulatrices fortes) et caractériser la maturation des rapports de force entre classes et fractions de classes.

Mais rien n'empêche à une stratégie d'être illusoire au point d'ignorer ses sur-déterminations.

En outre, notre travail de recherche apporte, au delà de l'analyse de l'intervention de l'Etat, des informations qui nous semblent devoir être soulignées. Il est frappant que l'Etat se soit engouffré en période de crise dans l'illusion d'une politique de coordination en créant une société d'économie mixte, et en instituant au niveau de la concurrence des corporations archaïques, protégées et contingentées, laissant libre cours à l'activité du transport pour compte propre, et aux stratégies des constructeurs automobiles.. De structurante et volontariste, l'action de l'Etat prend dans les années trente une allure bien plus archaïque qu'en apparence. Peut-être faudra-t-il un jour revenir sur la nature et les conséquences de cette politique "réflexe", pour comprendre, par delà l'histoire maintenant bien compliquée de la réglementation des transports terrestres, les prémisses de la crise contemporaine du chemin de fer.

Notre raisonnement est très simple : la nature de l'activité de transporter et celle de la branche transport sont des éléments majeurs, mais qui restent mal analysés théoriquement.

C'est à partir d'une analyse fautive de la crise de la branche transport des années 1920-1940, polarisée sur les contradictions du chemin de fer, qu'a été définie la politique dite de coordination, et que celle-ci continue d'être définie.

En conséquence, l'Etat semble gérer depuis quarante ans le contenu manifeste de la crise, ce qui renforce en permanence les contradictions. De fait, l'appareil d'Etat n'a pas su développer une politique interventionniste, pas plus qu'une politique libérale.

En posant le transport comme consommation intermédiaire, et en négligeant le rôle stratégique pour le capital des conditions générales de production, beaucoup d'analystes font une première erreur. Ils la prolongent en négligeant l'existence des transports en tant que branche, et surtout en ignorant leur place spécifique dans le tableau d'échanges inter-industriels. Au surplus ils ne perçoivent pas l'ubiquité des transports, et sa capacité à absorber les redéploiements de capitaux en amont ou en aval.

L'aspect stratégique, au sens militaire, spatial, politique, et financier des transports ne peut être réduit à sa fonction logistique, et la branche isolée de son système de relations, de sa place dans la rotation du capital, et de ses substituts.

Ces facteurs confèrent aux transports un rôle régulateur, et stratégique, mais leur donnent, en tant que branche, une place considérable dans les combinaisons techniques et financières de capitaux.

Celà leur permet, en outre, de jouer un rôle actif dans la division spatiale, technique, et sociale du travail.

Ces éléments constituent, selon nous, une potentialité permanente du système, que peu de branches peuvent partager.

Par ailleurs, c'est bien négliger la nature des transports, que de considérer la seule activité des transporteurs pour compte d'autrui. Or c'est justement cette négligence que firent les gouvernements des années trente.. Leur réflexe fut aussi de se polariser sur l'accroissement de la capacité des modes concurrents, sur la suraccumulation de capital dans le fer, sur les contraintes de service public, sur la crise de la tarification monopoliste, et sur le galop de la dette publique. Ils virent l'apparence du secteur archaïque et artisanal en passe de faire faillir les compagnies, mais ils ignorèrent fondamentalement l'inbrication de la crise du chemin de fer et de celle des branches qui lui étaient contemporaines. Tous ces éléments, toutes ces erreurs se réduisent en partie à la méconnaissance de la capacité d'arbitrage en amont que possède le secteur financier.

Or, à ce nivezu, la crise est d'abord un moyen de réaliser un redéploiement industriel, de découvrir la branche dominant le prochain cycle ascendant de l'économie; ce qui fut fait.

P R E M I E R E P A R T I E

ASPECTS THEORIQUES GENERAUX DES TRANSPORTS

TERRESTRES DE MARCHANDISES

"PAS DE SCIENCE SANS HYPOTHESE THEORIQUE"

H. LEFEBVRE

I N T R O D U C T I O N

Dans la présente partie, nous allons nous attacher à explorer deux champs théoriques :

- Tout d'abord, la question du secteur des transports, secteur spécifique par la structure de sa production et par son double aspect de secteur de production autonome et de secteur assurant la circulation des marchandises (1). Nous avons déjà souligné la spécificité de ce secteur à travers notre étude du développement du Secteur PARIS NORD (Mémoire DEA, Paris IX Dauphine 1976). Il s'agit là d'un phénomène essentiel à saisir dans le cadre d'une économie marchande de type capitaliste.

- Ensuite, nous essaierons d'aborder la question de l'intervention de l'Etat sur ce secteur particulier dans le cadre du mode de production capitaliste. Notre propos n'étant pas d'engager une étude portant sur la construction des infrastructures de transport, mais sur le secteur économique des transports, nous nous concentrerons sur l'analyse du rôle de l'Etat en

1) Ce secteur joue, en effet, et a joué dans le cadre du développement industriel du XIXème siècle et du XXème siècle, un rôle essentiel dans le cycle de reproduction du capital. On citera ici K. MARX (t. IV du CAPITAL) : "Les transports se présentent comme la continuation d'un procès de production à l'intérieur de la circulation et pour lui".

ce qu'il coordonne, régleme, "fiscalise", subventionne ou bonifie l'activité de transporter pour autrui des marchandises et en ce qu'il définit finalement un régime de tarification de l'usage des infrastructures.

(Il y a bien sûr derrière cet aspect des choses, la question des transports en tant que "conditions générales de la production").

Dans ce secteur, un remarquable processus dialectique est à l'origine de l'intervention de l'Etat. En effet, les transports constituent bien des conditions générales de production et de développement du mode de production capitaliste ; mais, le développement de ce mode de production est une condition du développement capitaliste du secteur (cf. Ph. MALLEIN IREP - Grenoble 1972).

Nous allons donc articuler en deux chapitres la présente partie théorique :

- . Le secteur des transports terrestres de marchandises.
- . L'intervention de l'Etat sur ce secteur.

Ces deux chapitres seront prolongés d'une réflexion sur notre problématique historique.

1. LE SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

1ère section : Définition du secteur

1.1.1. La définition la plus simple qu'on puisse donner de ce secteur est descriptive : Il s'agit de l'ensemble des entreprises, quelque soit leur statut, qui exercent à titre d'activité principale la profession de transporter, pour compte d'autrui, des marchandises, par voie de fer, par route, par voie d'eau ou par conduite. Cependant, cette définition sectorielle n'est pas satisfaisante parce que juridico-fonctionnelle.

1.1.2. Il s'agit de fait d'une partie spécifique du système qui "brise l'espace au moyen du temps" (K. MARX In. Grundrisse), et cristallise un moment particulier du procès de reproduction en acheminant des marchandises par voie terrestre et contre un prix. Mais, le choix d'un élément particulier du système de transport (transport de marchandises et par voie terrestre, transport pour compte d'autrui) renvoie à des préoccupations théoriques qu'il faut relever.

1.1.3. Tout d'abord, le choix opéré en faveur du transport pour compte d'autrui, constitue une exclusion d'une partie du "système fonctionnel" de transport. Nous avons opté pour une étude dans laquelle le transport en tant qu'activité capitaliste autonome aura une place privilégiée, et cela malgré le développement d'activités marginales de substitution (louage), et du transport pour compte propre (Insertion d'une phase de la circulation dans les activités du "producteur") et bien que le transport par

ferait , actuellement, en France, un statut particulier. Ces éléments seront naturellement au centre de notre réflexion.

1.1.4. Ensuite nous avons choisi un mode particulier d'acheminement, qui nous réduit à privilégier l'étude du transport intérieur. Cela a plusieurs conséquences sur la perception des mécanismes de Division Internationales du travail et introduit une coupure dans l'espace de référence par l'intermédiaire d'une contrainte modale et temporelle. Ce choix pourra avoir des conséquences théoriques importantes (et méthodologiques eu égard aux sources statistiques. Les distinctions actuelles sont souvent récentes !).

Il faut s'arrêter sur ces trois dernières définitions.

En ce qui concerne le transport pour compte d'autrui, il est nécessaire de préciser que sa frontière est floue. Historiquement, hormis le chemin de fer, il est probablement très difficile de déterminer la part respective du compte propre et du compte d'autrui. Le roulage par exemple est une activité sur laquelle nous ne connaissons que trop peu de choses pour affirmer quelle était sa structure précise. Par ailleurs l'évolution économique et technologique conduit à faire apparaître ou disparaître une part non négligeable du transport pour compte propre. Des secteurs tels que la chimie, l'énergie etc... s'orientent en effet suivant les périodes vers des formules de transport pour compte propre pou-

vant s'appuyer sur des procédés techniques évitant, s'agissant de fluides par exemple, l'utilisation d'un mode roulant ou flottant (oléoduc par exemple). A certains égards, la distribution par conduites de gaz ou par fil de l'électricité est à analyser comme une méthode permettant de limiter les contraintes du transport.

Et ceci pose également la question de la distinction entre transport de marchandises et transports de produits à l'intérieur du processus d'élaboration de la marchandise.

Notre préoccupation d'étudier un secteur capitaliste spécifique ne doit pas nous faire perdre de vue ces aspects. En fait il faudrait compliquer l'analyse en introduisant :

- La question de la circulation des produits pendant le procès de production lui-même ;
- La question technique et économique de l'évolution du recours au transport public.

Cependant, nous avons opéré une troisième limitation de notre objet au transport intérieur. Cela pose à l'évidence une série de problèmes statistiques, mais aussi théoriques. Le transport intérieur n'est pas le transport national mais il ne reflète pas l'incidence de la division internationale du travail. Il est très difficile historiquement de

savoir comment pèse cette division sur le système de transport.

1.1.5. Enfin, nous avons choisi d'étudier les transports de marchandises. Il s'agit de types de produits économiques fort divers, mais dont le transport est toujours directement lié à la production, et nécessaire à cette production pour qu'elle soit valorisée. (Qu'il s'agisse de produits dits intermédiaires ou de consommation).

Les transports de voyageurs sont, en effet, à la fois "productifs" et "consommatoires" suivant que le transport est lié ou non à la production. D'autre part, leur mode est marqué par la prépondérance du "compte propre", dans la mesure où le rôle du produit automobile" y est déterminant.

1.1.6. Notre secteur est aussi défini par référence à une série de dichotomies dont l'importance théorique n'est pas négligeable.

Cependant, il est nécessaire d'approfondir sa définition à partir de trois thèmes principaux :

- La reproduction du capital,
- La nature de son capital (composition organique),
- Le secteur des transports : l'amont et l'aval.

Nous considérons donc l'objet de notre étude défini par :

a) une définition descriptive, utile à situer statistiquement notre objet, correspondant à une série de dichotomies nous ayant permis de choisir cet objet, mais suscitant des questions théoriques (problèmes liés aux marges des partitions):

b) une définition théorique que nous tenterons d'approcher à travers les 3 thèmes sus-mentionnés.

2ème section : Analyse théorique

1.2.1. Introduction

L'économie classique considère, en général, les transports sous deux angles principaux :

1.2.1.1. Tout d'abord, l'angle fonctionnel. Les transports ont en commun de constituer un moyen de communication basé sur un processus mécanique. Il s'agit donc de l'élément de support de la circulation des biens et des individus quelque soit l'objet de cette circulation. (En dehors de la "communication"). De là proviennent probablement les préoccupations des économistes qui, en raisonnant en termes de système, recherchent à régler les problèmes de transport et de localisation. Qu'il s'agisse de microlocalisations ou de macrolocalisations, l'offre ou le potentiel de transport sont des paramètres importants.

Très vite, le transport leur est apparu comme doté de la vertu de briser l'espace, qu'il s'agisse de l'approvisionnement, de la distribution ou du loisir. De fait, la fonction transport et ses propriétés (système, état du système, intensité... coût) leur sont apparues comme une condition ou un facteur de croissance industrielle (ceci avait déjà été souligné par A. SMITH (1) : Les St Simoniens, K.MARX etc...) et un facteur déterminant dans la localisation des activités et les prix des produits.

Il est clair, en effet, que si je considère le coût de production d'un bien, comprenant le coût de production proprement dit, et les coûts de transport (Amont et Aval, si on opère ce calcul au niveau du marché), je peux dire que ce coût total est croissant quand les marchés d'approvisionnement et de vente s'élargissent. Cependant, il est clair que de même que mon coût moyen sera décroissant si je réalise des progrès de productivité à la production, de même, si la vitesse du transport s'accroît, ou sa productivité je limiterai mon coût moyen.

Cependant, on remarque également que les progrès réalisés dans les transports ont été analysés comme le moyen de développer des activités dont la localisation à proximité des villes était jadis une obligation.

1) cf. A. SMITH "Recherches sur la nature et les causes de la richesse des Nations" chap. III.

Sous cet angle "fonctionnel", "les transports" forment donc une activité exclusive de circulation, de communication, dont l'organisation en "système" apparaît comme organiquement liée à l'extension des zones de ressources et d'échanges, et dont le coût rentre dans les recherches de localisation.

1.2.1.2. D'autre part, l'économie classique met l'accent sur le transport en tant qu'image (c'est-à-dire conséquence) des comparaisons entre les coûts différentiels des facteurs et les coûts de transports (1).

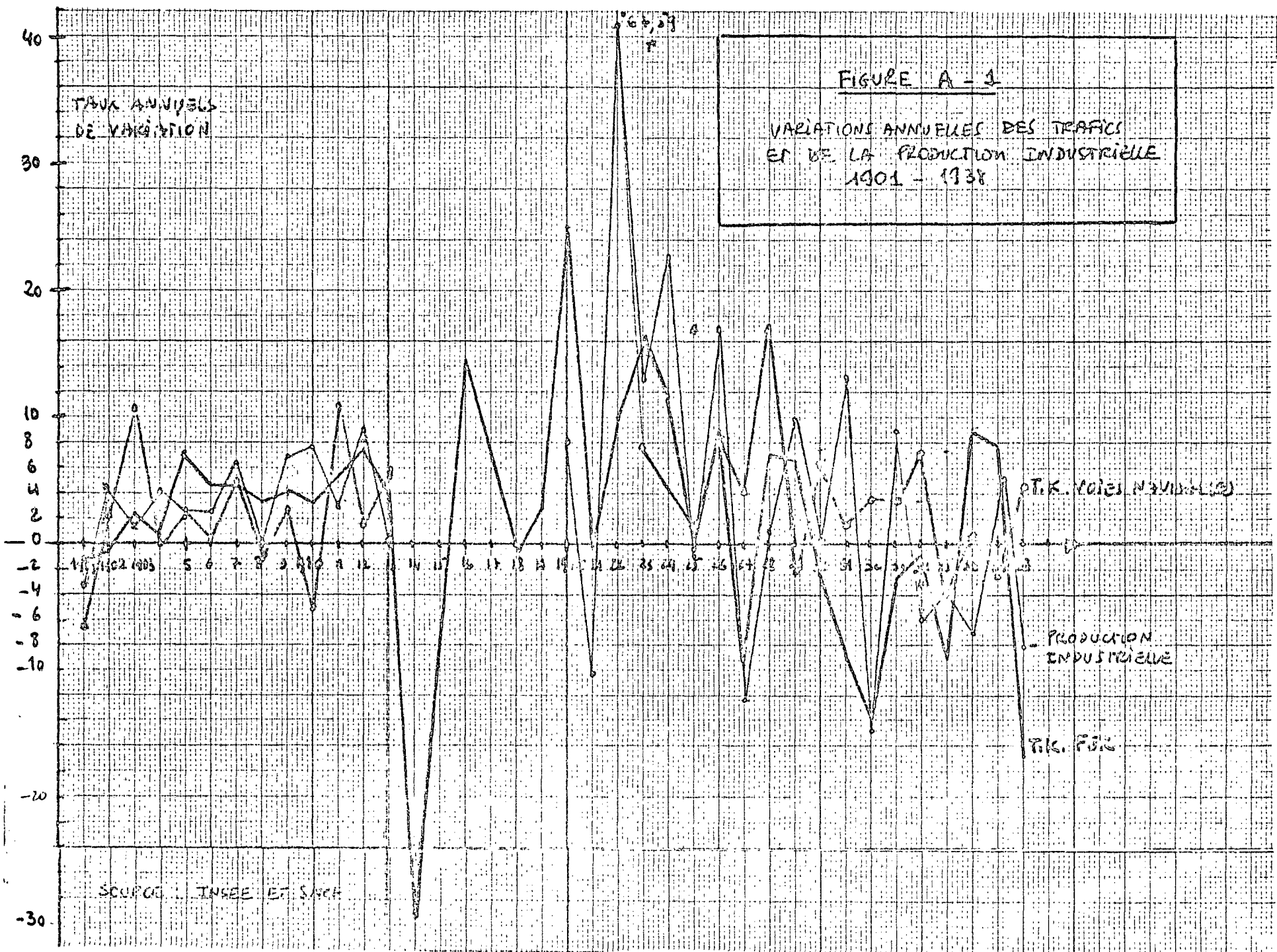
De fait, les transports sont ici, non pas des simples supports fonctionnels généraux, mais des outils stratégiques, permettant à tel ou tel secteur, ou firme, d'approfondir son extension territoriale, et qui lui servent à définir une politique de localisation. Le transport de marchandises est alors cette "activité précieuse" qui permet la pénétration sur des marchés lointains, aussi bien que la délocalisation des activités. Il est aussi le seul moyen permettant la concentration massive de la production, et la spécialisation des espaces. Il apparaît ainsi que le système de transport est régulateur des mécanismes de marché et de la conjoncture locale en "brisant l'espace". Une grande partie des constatations d'ordre économétrique portant sur les rapports macroéconométriques

1) Certaines analyses renvoient à la théorie du cycle des produits de R. VERNON : Cf. LE GALL du TERTRE, op. cit.

entre la production et les transports se réduisent à remarquer que le taux de variation ⁽¹⁾ de l'activité transport est plus fort, particulièrement en périodes de récession, que celui de la production. Il n'est pas dans notre propos d'étudier dans cette partie ce phénomène, mais il nous semble clair qu'il faille y voir un mécanisme structurellement régulateur conformément aux stratégies industrielles des firmes.

Ces constatations portent sur des observations récentes et conjoncturelles et confirmées par le calcul de l'élasticité de l'activité transports par rapport au produit physique de l'économie française ⁽¹⁾. Elles rejoignent également les remarques de RENOARD (op. cit.). Ceci doit être d'autant plus vrai à très court terme, (variations conjoncturelles mensuelles) que le mode de transport considéré est "SOUPLE". A long terme, il semble possible de parler d'élasticité très forte du transport en général à la crise comme à l'expansion, notamment en tonnes-kilométriques. En tonnes, cet aspect est moins visible. Le poids des "camionages" ou du roulage à courte distance devant être très important. Pourtant, l'analyse comparative des taux annuels de variation pour les séries annuelles de la Production Industrielle, et des trafics marchandises en tonnes-km ferroviaires et des voies navigables, montre pour la période 1901-1938 que les taux de variation de la production excèdent souvent les taux de variation des trafics.

1) Calcul établi à partir de séries de moyennes décennales, exprimant donc d'avantage des tendances lourdes.



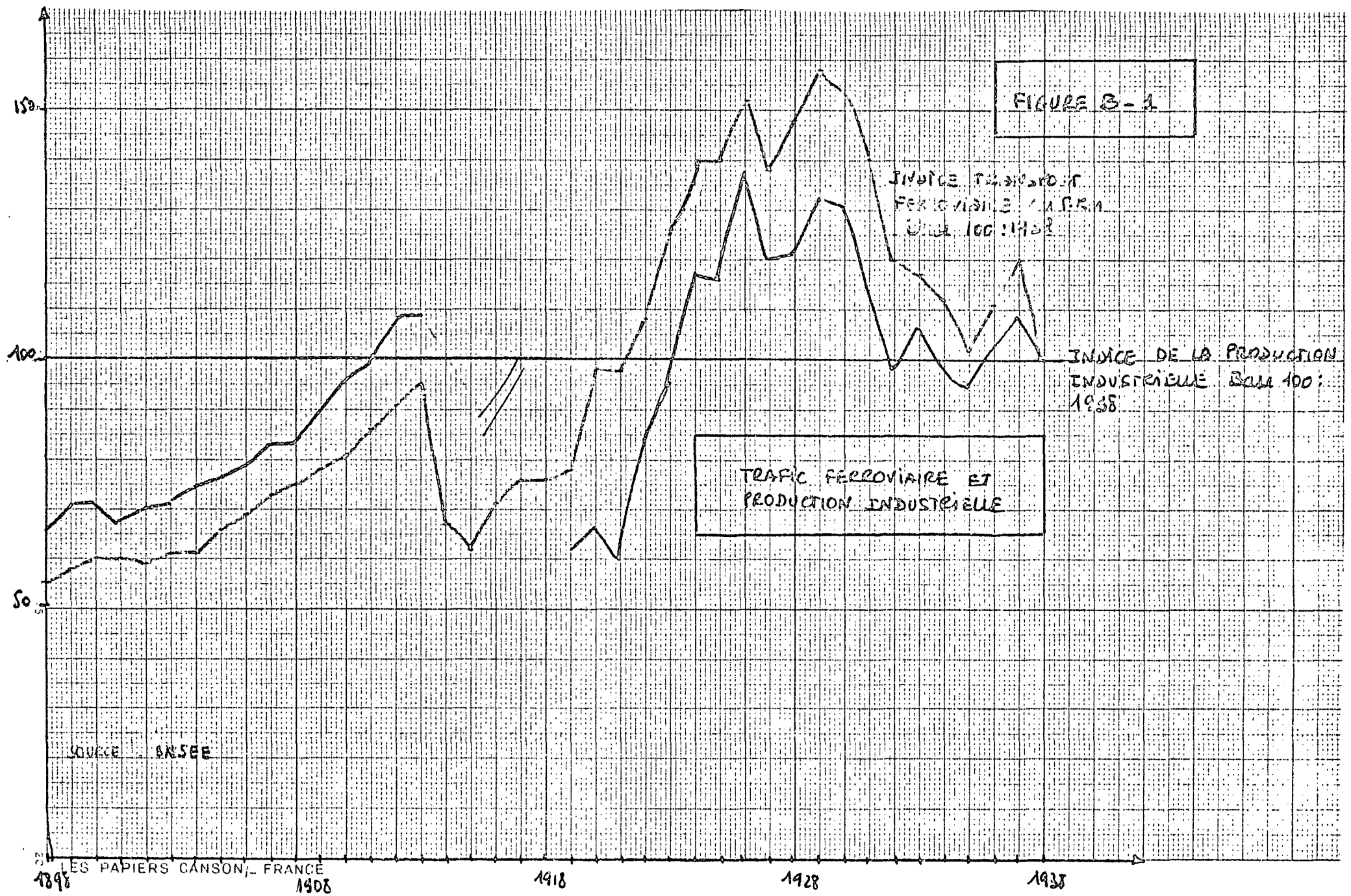


FIGURE B-1

INDICE TRAFIC FERROVIAIRE (1913=100)

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE (1938=100)

TRAFIC FERROVIAIRE ET PRODUCTION INDUSTRIELLE

SOURCE: INSEE

LES PAPIERS CANSON, FRANCE

Il y a là un phénomène montrant qu'il peut y avoir contradiction entre trois types de tendances : les tendances mensuelles, conjoncturelles, les tendances conjoncturelles à 1 an, et les tendances plus lourdes, structurelles. Pour autant, il apparaît dans ces analyses que l'évolution économique pèse sur la sensibilité des modes de transports à la conjoncture.

Ceci dit, ces considérations ne nous semblent pas devoir constituer des éléments suffisants pour tenter une analyse théorique. Un travail plus précis sur la base de concepts clairs est nécessaire.

1.2.2. La reproduction du capital

1.2.2.1. Comme nous l'avons indiqué, les entreprises sont dans une société capitaliste développée, dépendantes, en AMONT, d'un système de ravitaillement, et en AVAL, d'un système d'écoulement des marchandises. Ces deux systèmes ayant comme support un moyen de transport. Il n'existe pas d'entreprise qui ne s'approvisionne point en moyens de production, en main-d'oeuvre et en matières premières et qui n'achemine point de produits sur le marché (ou les fait acheminer). N'oublions pas non plus que la main-d'oeuvre salariée ne se trouve pas en système capitaliste, ou très rarement, en présence d'un lieu unique de logement, de travail et de "prélèvement" des subsistances et des loisirs...

1.2.2.2. Le procès complet de rotation du capital nécessite donc que dans le cycle Argent - Capital Productif - capital Marchandise - Argent : (A - P - M - A) interviennent deux fois les transports : en A - P et en M - A, faute de quoi, il n'y a pas de production (A - P) et pas de marchandise (M - A) mais seulement un produit (ceci est vrai aussi pour A - P pour les capitalistes situés en AMONT et les travailleurs, dont la force de travail n'est échangée contre de l'argent qu'à condition qu'elle soit "transportée" vers le lieu de production).

1.2.2.3. Il faut donc qu'un travail soit réalisé pour transporter en Amont et en Aval les éléments nécessaires à la "vie" du cycle du capital. Un travail particulier, demandant des matières premières et des moyens de production et qui forment, ensemble, parfois, un capital affecté à une consommation productive.

(Cf. A. LIEPIETZ : le rôle économique de l'Etat; cours circulation et transports - Déc. 1975 et R. LE GAIL du TERTRE : Les différentes approches des problèmes de transport dans les théories des Echanges Internationaux).

1.2.2.4. En réalité, l'aspect fonctionnel évoqué en 1.1.1., ci-dessus, se résume à assurer la circulation des produits pour leur permettre d'accéder aux marchés, c'est-à-dire, à transformer des produits en marchandises et donc en argent.

Cependant, il est clair que, en tant que branche particulière d'activité, ou en tant qu'utilisation du capital, au sein de diverses branches d'activité, les transports correspondent à une valorisation particulière du capital assurant la production des conditions d'échange. Or, le transport de marchandises exclut totalement la possibilité de le considérer comme consommation finale. (Participant indirectement il est vrai à la reproduction de la force de travail).

Ainsi, si j'analyse le transport de marchandises comme une consommation productive relevant d'une entreprise capitaliste, le cycle du capital qui y est investi n'est pas de la forme A - P - M - A, mais c'est la consommation productive elle-même qui est rémunérée.

Nous avons :

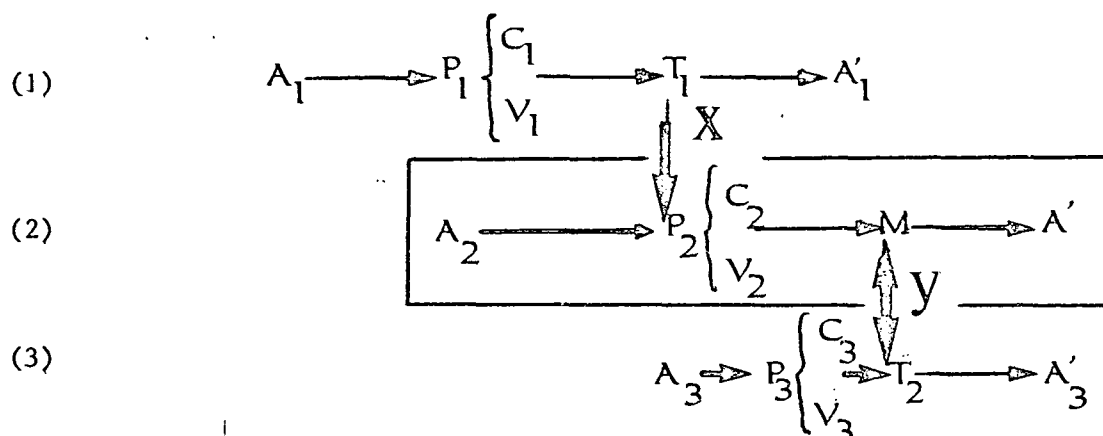
A - P - T - A.

où T est la seule consommation productive de $P = C + V$

où C est le capital constant et V le capital variable.

Si je reprends l'expression générale du cycle du capital en le décomposant et en excluant le transport de personnes, j'ai :

I



Les lignes (1) et (3) correspondent au cycle du capital dans les branches transport pour le ravitaillement (1) et l'écoulement des produits (3).

La ligne (2) correspond au cycle du capital investi dans la production de marchandises ou capital industriel.

X correspond ici à un coût non éludable pour le capitalisme industriel qui rentre dans les coûts de production. Ce coût est probablement décroissant quand la quantité de produits nécessaires à la production croît. Le capitalisme industriel cherchera toujours ainsi à en réduire le niveau par divers moyens :

a) Si il est facturé par les capitalistes situés en Amont en les mettant en concurrence, en considérant les coûts de transport comme faisant partie des prix des produits, matières, machines.

b) Si il a recours à des transporteurs en recherchant des contrats à des prix inférieurs aux prix de transport du marché.

c) Ou encore en effectuant le transport lui-même pour s'approprier la plus value produite à ce stade.

Dans tous les cas, il s'agit bien d'un coût de production mais la formule choisie affecte le rapport $\frac{C}{V}$ (composition organique) et le montant de plus value prélevée.

Y correspond par contre à des frais de circulation engagés pour permettre au produit de devenir marchandise (c'est-à-dire échangeable) et de redevenir argent.

Dans ce cas, ces frais font partie du prix du marché. Mais on remarquera que suivant qu'il s'agisse de produits de consommation ou de "biens productifs", l'attitude du capitaliste pourra être différente. Dans tous les cas, il cherchera cependant à accélérer la rotation de son capital et diminuer ses frais et par conséquent arbitrera entre une pression accrue sur les transporteurs et le recours à des réseaux de distribution indirects (grossistes, distributeurs...).

Il est clair cependant, que X et Y sont des moments importants du cycle du capital, et que leur qualité, leur présence, leur vitesse pèsent sur la vitesse de rotation du capital.

Le taux de profit interne du capitaliste dépend en effet de la vitesse de rotation du capital avancé.

1.2.2.5. Par ailleurs, remarquons que les transports peuvent s'analyser en deux temps :

« Tout d'abord, ils conditionnent globalement le cycle du capital, lui donnent une ampleur, ou lui offrent un potentiel. L'existence de liaisons possibles (routes, voies ferrées, mer, voies aériennes etc...) et leur qualité potentielle (vitesse, capacité, fréquence maximale) participent aux conditions générales de production et ouvrent à la production un champ spatial d'organisation.-

- Ensuite, les conditions générales de transport (offre effective comparativement à la demande, qualité effective, régulation des flux, etc..) participent au cycle du capital proprement dit au point de remettre en cause en permanence les taux de profit et de plus value des branches utilisatrices des transports et des transports eux-mêmes (Le concept coût marginal de congestion recouvre en partie ces réalités).

C'est bien en ce sens que le fonctionnement du système de transport apparaît comme stratégique dans le cadre de la politique générale des firmes. (Cf. Livre II du Capital et en particulier Chap. XIV : Le temps de circulation).

1.2.3. La nature du capital investi dans les transports

1.2.3.1. La spécificité du système de transport est due tout d'abord à son double aspect : condition générale de la production et (mais) branche autonome. On a indiqué en introduction, que le processus dialectique au centre duquel il était, est assez particulier au point d'impliquer sa "régulation" par l'appareil d'Etat.

1.2.3.2. D'autre part, le système de transport apparaît comme différencié et hétérogène du fait de la concurrence intermodale qui s'y joue et de la différence de rapport qui existe économiquement et techniquement entre ces modes et leurs infrastructures. D'autre part, ces modes associent capital variable et capital constant dans des proportions fort variables. Mais, par delà, le transport est cet outil qui permet à l'organisation spatiale et en branches de l'économie de se réaliser.

1.2.3.3. On remarquera également que les transports, conditions générales de la production, requièrent des conditions générales de production plus "générales" : il s'agit des infrastructures et du droit d'usage des sols.

1.2.3.4. Au-delà de ces trois caractéristiques, il en est une quatrième : qui tient à la nature du capital investi dans les transports.

A. LIPIETZ y consacre dans son article cité plus haut, quelques développements dont il ressort :

a) que le capital "fixe" des transports est particulièrement important.

b) que la part du capital constant investi en capital fixe est très grande.

c) que le capital transport, de par sa nature, se manifeste par rapport à l'activité économique générale comme un capital fixe. C'est-à-dire comme un capital dont les rendements sont globalement croissants.

Il est remarquable, en effet, de constater que le caractère très capitalistique de la branche transport n'exclut nullement une très forte rigidité de la quantité de capital variable qui y est utilisée, d'où cette sensibilité très profonde aux crises, qu'il s'agisse du transport par fer, par voie d'eau ou par route.

1.2.3.5. Cependant, le transporteur se trouve, comme nous l'avons montré, à la fois indispensable et soumis à une pression majeure des industriels dont l'intérêt (quelque soit leur place dans le processus de production) est de limiter le coût de transport et sa durée.

Il s'ensuit que la concurrence entre transporteurs est vive et se répercute sur le choix du matériel.

Cette concurrence peut avoir une autre forme. Il est toujours possible aux chargeurs d'induire une innovation technique (transport par conduite...) modifiant la place du transport pour compte d'autrui, ou de constituer un système de transport pour compte propre.

Ici interfère la question de la concurrence des loueurs. Remarquons par ailleurs que le caractère dominant de telle ou telle industrie peut la conduire à obtenir des constructeurs de matériel de transport des conditions avantageuses, renforçant la faiblesse du secteur transport.

Mais ceci doit être historiquement nuancé, eu égard à la place dominante du chemin de fer à certaines époques, et ce sur l'ensemble de l'économie

A. LIPIETZ indique en effet que cette course à l'innovation : "se traduit par une augmentation considérable de la part du capital constant, lui-même particulièrement fixe (même sous forme de matériel circulant)". Le problème fondamental est, dès lors, pour le transporteur de rechercher par tous les moyens à accéder à la sphère de la péréquation des taux de profit.

1.2.3.6. Il est nécessaire également, de remarquer que la structure actuelle de la branche transport, dont on peut étudier la formation historique, est très disparates, et que, curieusement, se main-

tient tant bien que mal, et par delà les faillites, un secteur artisanal important. Bien que ne supportant pas l'intégralité des charges d'infrastructures, ce secteur artisanal, en crise permanente, est appelé à jouer un rôle régulateur, certes, parfois négatif, mais considérable.

1.2.3.7. En réalité, la nature spécifique du capital des transports peut s'approcher probablement encore plus nettement si l'on recherche à étudier les mécanismes du système de transport à partir d'une décomposition plus fine du système de transport proprement dit et des secteurs Amont et Aval.

1.2.4. : Le système de transport, et les secteurs Amont et Aval

Dans notre étude, citée plus haut, sur le secteur PARIS NORD, nous avons présenté un découpage analytique du secteur transport et de son environnement qui permet de mieux saisir quelle position a finalement ce secteur dans le cycle du capital, et quelle est sa marge de manoeuvre. D'autre part, on perçoit mieux comment s'opèrent les péréquations des taux de profit.

Ainsi, nous allons reprendre ici ces quelques éléments analytiques avant de rechercher s'il est possible d'isoler les mouvements principaux du profit et de son taux.

1.2.4.1. Description analytique du système (et son aspect sommaire actuel)

Notre découpage consiste à opérer un distinguo entre quelques sous-systèmes de base :

- 1) Le sous-système de transport proprement dit, décrit en 1.1.2.3. et 1.1.2.4. en particulier (SS₁).
- 2) Le sous-système qui produit les moyens de transport (SS₂) (et accessoires tels pneumatiques).
- 3) Le sous-système qui produit l'énergie et les matières nécessaires au transport (SS₃)
- 4) Le sous-système qui produit les infrastructures (ce sous système pouvant être scindé en 2)
 - a) - la production proprement dite (SS_{4a})
 - b) - l'exploitation des infrastructures (SS_{4b})
- 5) Le sous-système qui opère la régulation commerciale du système transport (auxiliaires, courtiers...) et contrôle l'affrètement (BRF etc..) (SS₅).

- 6) Le sous-système qui consomme le transport (SS_6)
- 7) Le sous-système du capital financier (SS_7).
- 8) L'appareil d'Etat (SS_8)

L'analyse dynamique théorique des interactions entre ces sous-systèmes permet de mieux saisir son évolution tendancielle dans la période contemporaine et l'évolution passée. L'ébauche qui suit concerne la période actuelle. Le sous-système SS_1 est ainsi inséré dans un tableau d'échanges inter-industriels dans lequel la spécificité des agents est évidente. Remarquons également que le transporteur nourrit, suivant son mode des rapports différents avec les autres sous-systèmes.

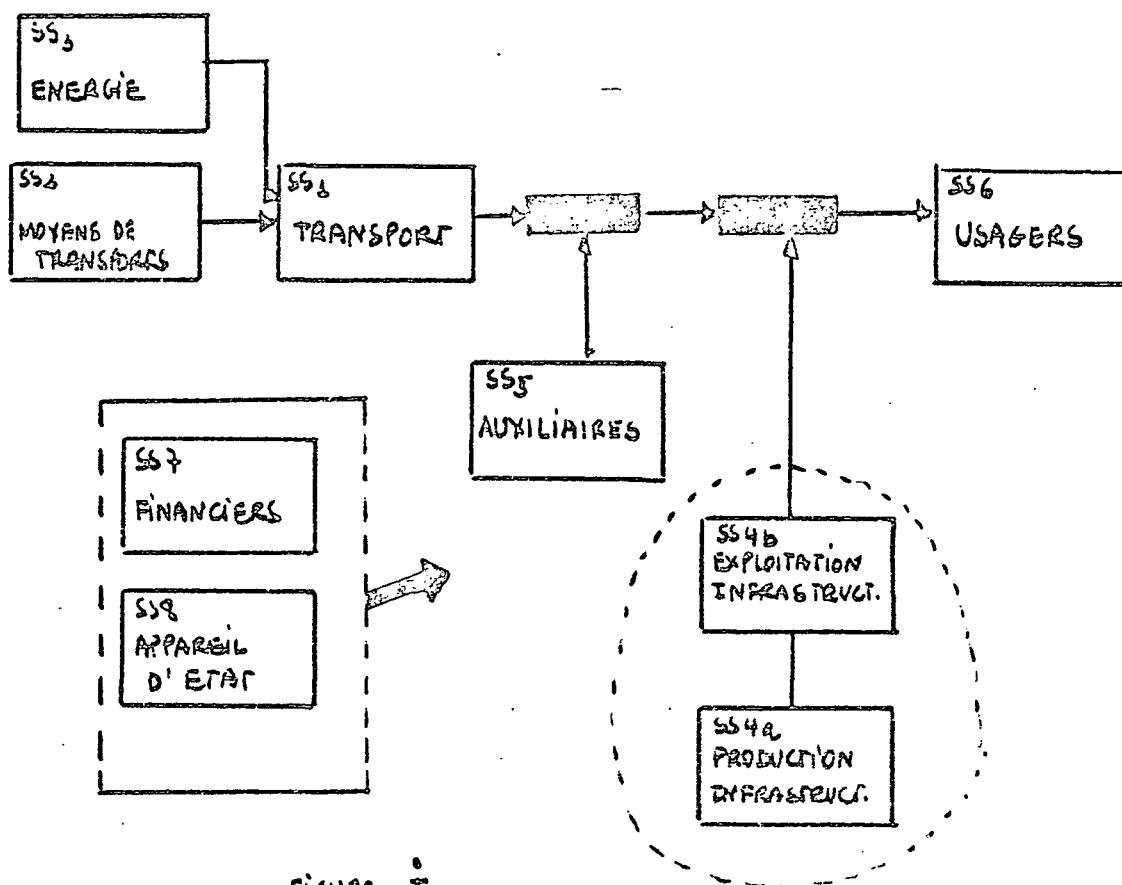


FIGURE J

Les liaisons entretenues entre l'Etat et les autres sous-systèmes relèvent à la fois du pouvoir réglementaire, tutélaire, ... et de l'action économique structurante ou régulatrice (nous traiterons ce problème plus loin). Cependant, il y a des liaisons évidentes ou privilégiées qui font partie du système d'interdépendance qui domine la circulation. Bien que le bornage de notre système soit contestable et assez limité (on n'a pas introduit le secteur métallurgique en entier la sidérurgie ou le secteur des matériaux de production), on remarquera que les secteurs qui nourrissent avec SS_1 les liaisons les plus fondamentales sont des secteurs très concentrés :

SS_2 : Les producteurs de moyens de transport sont regroupés en oligopoles, ainsi que les producteurs de pneumatiques et de produits sidérurgiques (Rails e.g).

Il s'agit même de secteurs dominant l'économie française.

(Au plan de la concentration, on rappellera qu'en 1970, le pourcentage des effectifs employés dans les entreprises de plus de 1000 salariés était de 75,1% pour la construction d'automobiles et cycles).

Puisqu'il s'agit de matériel de transports terrestres, rappelons que les 6 premières entreprises françaises du secteur automobile et accessoires emploient environ 400.000 personnes et réalisent

un chiffre de l'ordre de 55 milliards. Dans le secteur des caoutchoucs et pneumatiques, 2 entreprises occupent 115 000 personnes et réalisent près de 14 milliards de chiffre.

SS₃ : L'énergie

En dehors d'EDF-GDF, ce secteur est marqué par l'importance du groupe des pétroliers qui réalise de l'ordre de 120 milliards de chiffre en employant 80 000 personnes.

Dans ces secteurs, la place du secteur public est importante surtout au niveau des pétroliers.

SS₄ : Ce secteur, dominé par les entreprises de travaux publics-à grande surface est assez différent des 2 autres. Le chiffre des 5 premières entreprises est de 13 milliards environ pour 85 000 personnes employées. Pour le fer et les oléoducs le secteur sidérurgie apparaît comme dominant SS₄.

Ces chiffres et ces indications sont à mettre en rapport avec la spécificité du système de transport ou cohabitent des structures fort différentes, et par rapport auquel se développent des activités liées (auxiliaires) ou partiellement liées (sociétés d'autoroutes etc...).

On remarquera également que le secteur a besoin de tout un réseau de distribution qui, seul, au même titre que les relais de postes d'autrefois, permet aux transporteurs d'exercer leurs activités à l'exception toutefois, des transports par fer et par conduite (cette spécificité est aussi à remarquer).

Cependant, il est impossible de considérer le système sans souligner le rôle de l'Etat (que nous traiterons plus bas) qui détermine les axes de transport et concourt à leur production, mais, aussi, et c'est le thème central de nos recherches, agit directement sur le système de transport proprement dit. Par certains aspects, l'Etat administre certains rapports entre le secteur transport et les secteurs amonts en tolérant les "politiques de branches" de ses entreprises publiques, mais souvent, il se substitue (MARX l'a expliqué en parlant de la production des conditions générales de la production) au capital et supplée aux initiatives privées.

Enfin, les secteurs utilisateurs du transport jouent également de manière différentielle sur les modes, de par le degré de détermination qui existe entre les productions et le choix modal. On soulignera le rôle spécifique que jouent les secteurs très concentrés producteurs de biens lourds sur la batellerie et le fer. On peut citer ici, les sidérurgistes et métallurgistes, les pétroliers... qui sont à la fois, de fait, clients et fournisseurs du système et pèsent, ainsi

deux fois sur la structure du secteur.

Ces bases succinctes, auxquelles nous ajouterons la composition organique élevée du capital, justifient une tendance forte à la baisse du taux de profit des transporteurs, par ailleurs, mal placés lorsqu'il s'agit de recycler leurs capitaux propres, ceux-ci ayant une contrepartie très peu réalisable. Ces éléments peuvent justifier également toute la politique des filiales de la SNCF (STEF ; CNC, SGW, CTC, STVA etc...) éventuellement via la SCETA et la création de sociétés gérantes de wagons particuliers. Par ailleurs, la spécificité des rapports entre le système de transport et les secteurs d'aval expliquent la place de l'auxiliarat, place considérable, dans cet ensemble.

Cependant, il s'agit là d'une photographie à un moment donné (1970). Il est remarquable que le système décrit a connu au cours du temps des "équilibres" très divers.

Il n'est pas absurde de dire que vers 1850-1910 (et peut-être au-delà) SS_1 et SS_7 , très fortement liés, pouvaient être dominants à travers le chemin de fer, et bénéficier à ce titre de la sollicitude de l'Etat.

1.2.4.2. Le mouvement du profit

Ce mouvement est à rapprocher des caractéristiques particulières du transport et de son marché.

Parmi celles-ci, certaines ont un rôle important sur la place du système de transport dans la circulation et par suite, sur sa capacité à protéger son taux de profit.

1.2.4.2.1. Le marché

a) la diversité des prestations, et la présence permanente d'un capital fixe "en mouvement" dont l'usage (remplissage) est fort variable pose aux transporteurs un problème général de tarification. Ce facteur étant renforcé pour les chemins de fer par un important volume de frais communs aux transports de voyageurs et de marchandises.

Il est clair qu'à chaque marchandise, à chaque lieu géographique etc... correspond un ensemble de conditions générales qui pèsent sur le prix de revient, conditions qui peuvent varier suivant la régularité et l'époque du transport.

b) il existe au niveau de la concurrence modale, un ensemble de contraintes et de structures de participation aux charges d'infrastructure, combinées à des règles de tarification qui pèsent sur le système de transport, ainsi que nous le verrons plus loin.

c) le marché des transports semble suivre des lois qui reflètent une sensibilité particulière à la conjoncture. En effet, si il existe dans le

passé récent (59-74), un coefficient de 0,85 entre le logarithme des tonnes km et le logarithme de la P.I.B., on remarque :

C₁) que cette liaison globale marque des modifications de la structure des trafics et de leur mode d'acheminement (mode et capacité)

C₂) que cette liaison n'a aucune stabilité à court terme compte tenu des phénomènes de stockage et destockage conjoncturels.

C'est ce que nous avons appelé, plus haut, le rôle régulateur du système de transport, combiné avec un certain rôle de miroir, amplifiant, avec un certain délai, la conjoncture au niveau de la production.

La recession de la production, en période où les stocks sont élevés n'a aucune raison de se répercuter uniformément sur les trafics et les modes de transport. Or, c'est bien ce double phénomène (structure x conjoncture) qui pèse fort sur le système de transport, le levier en étant l'importance des frais fixes et du capital fixe. C'est aussi ce qui fait du secteur des transports un secteur dans lequel toute crise comme toute expansion rapide génère des réactions fortes dans lesquelles la capacité de transport est centrale.

Par ailleurs, la situation des transports est marquée par la distinction fondamentale entre les entreprises de transport en site banalisé et en site propre à travers la question de l'imputation de la charge des infrastructures.

1.2.4.2. Les infrastructures

Le 13ème rapport des comptes transports de la nation (op. cit) présente un tableau de comparaison des recettes et des dépenses de l'Etat et des collectivités locales relatives aux divers modes de transport pour l'année 1974. Ce tableau, bien que fort bien documenté, n'apporte que très peu d'indications pour une comparaison modale pour le seul transport de marchandises.

Il montre cependant clairement que les différences modales induisent des différences considérables dans les sources de financement des infrastructures et de leur charge.

Pour la route, ainsi, à des dépenses hors taxes de 16.231 millions pour l'Etat et les collectivités locales en 1974, 23.743 millions de recettes sont dégagés dont 13.890 environ sont affectables au transport utilitaire. Le calcul des coûts marginaux (voir sur ce point C. GUILLEMIN : le prix de la route ECONOMICA- PARIS 1976), d'usage, de congestion et d'insécurité peut permettre de comparer ces coûts, ces recettes et ces dépenses, bien que nous fassions toutes réserves sur de telles comparaisons hâtives sans critique méthodologique.

Il est clair que le coût marginal, et à tout le moins d'usage, est variable avec la taille et la charge des véhicules ce qui pose le problème de la comparaison des situations propres à chacune des catégories de transporteur utilisant la route. Pour le fer, ou la voie d'eau, la question est différente car la forme des coûts d'usage est très différente. A une inégalité quant au mode de prise en charge, se surajoute donc une inégalité dans la structure des coûts d'usage qui altère les conditions dans lesquelles se situent les modes, les uns par rapport aux autres.

La capacité de tel ou tel mode de transport à protéger son taux de profit, est donc conditionnée par la méthode qui le fait contribuer aux charges d'infrastructures.

1.2.4.3. La faiblesse générale du système de transport

Cette faiblesse est caractérisable par une série d'indices spécifiques. En termes de branche, la production aux prix intérieurs de transports terrestres atteint, en 1974, 52.272 millions de Francs dont 37.719 millions sont consommés en emplois intermédiaires par les autres branches (72,16%).

Il s'agit aussi d'une activité (cf. supra) qui a une position

analogue à celle des producteurs de produits de base ou de produits semi-finis. Or, à ce titre, les transporteurs ont une position très dépendante vis-à-vis de certaines branches. Ainsi; si l'on compare entre 1971 et 1974 l'évolution en valeur et en volume des emplois intermédiaires et des emplois des ménages, on remarque que :

- la consommation des ménages évoluait de 46,83% en valeur
et de 15,98% en volume
- et les emplois intermédiaires de 52,97% en valeur
et de 27,46% en volume.

Cela signifie que la dérive des prix est bien plus faible pour les autres branches (20% que pour les ménages (26,6 %)).

Une telle situation montre que la souplesse de l'attitude des transporteurs est moins grande vis-à-vis des ménages que vis-à-vis des branches. Cependant, ces chiffres comparent deux types différents d'activité. Les emplois des ménages étant essentiellement consacrés au transport de voyageurs. Beaucoup plus qu'en termes de répartition du surplus créé, le problème doit être posé ici en terme de "choc de structures" (1).

1). Sur ce point, nous renvoyons à "Transports ferroviaires et routiers de marchandises - comptes de surplus" SEDES 1976. ATP Socio-économie des transports. On soulignera simplement ici la conclusion de ce rapport mettant en évidence que la SNCF, plus que le transport routier était génératrice de surplus (4,2% l'an contre 1,4 à 2,5% l'an pour les Transports Routiers de Marchandises suivant les hypothèses entre 60 et 72), mais que le transport routier par un certain transfert de charge vers l'Etat a pu s'assurer une croissance remarquable. Il s'agit là d'une conséquence, selon nous du "choc de structures".

Le choc principal s'analyse selon nous à partir des stratégies industrielles des rôles dominants du système décrit en 1.2.4.1.

Il s'agit en fait de comprendre le rôle que jouent globalement les secteurs automobiles, et énergétiques dans ce choc. Il induit une faiblesse globale dans le système et pèse de tout son poids en faveur d'une hégémonie de la route. Il y a donc à voir dans ce "choc" et autour, les éléments les plus intéressants pour une analyse des détournements de profit en faveur des groupes oligopolistiques de l'énergie et de l'automobile. Dans ce contexte, l'Etat et les appareils financiers interviennent bien évidemment en arbitrant certaines contradictions ou en orientant certains redéploiements.

1.2.5. L'évolution du système de transport

La division spécifique du travail propre au système analysé en 1.2.4.1. a évolué considérablement entre 1800 et 1938. Cette évolution correspond en partie à celle des besoins du développement du capital dans cette période. Caractérisé par un fort besoin en infrastructures, la période qui s'étend de 1800 à 1890 environ a été marquée par la domination de la problématique de leur financement et du rythme de leur création. Les groupes financiers opérèrent leur domination par ce biais et, dans le cas du chemin de fer par le biais de leur exploitation.

Le processus d'intervention des groupes financiers passe par le chemin de fer principalement, mais également (voir développement sur une problématique historique - ci-dessous par le contrôle d'autres conditions générales de production (eau, gaz, transport maritime, canaux, tunnels...). Connaissant des rendements très nettement croissants (cf. CARON op. cit. p. 295) du moins jusqu'en 1900 ou 1910, les compagnies offraient des perspectives toujours intéressantes pour le capital, hormis certaines années de crise relative. A l'inverse, et malgré une castelisation progressive, le secteur de production des moyens de transport ne pouvait dominer.

Une certaine intervention financière dans le secteur minier peut être justifiée par l'importance de ce secteur dans une période de développement industriel reposant sur la houille et le fer.

Au total, il est possible de caractériser le système de transport comme dominé par les intérêts financiers qui, conscients de la "révolution du chemin de fer", s'en servaient de point d'appui.

Ce fut d'ailleurs la démarche du Crédit Mobilier et de ROTHSCHILD.

L'habileté des rouleurs, et l'aménagement de l'espace industriel imprimé par les voies navigables, en même temps que dans certains cas les tarifs, pesaient sur les conditions de concurrence. Mais les

perspectives de limitation des stocks et de plus rapide rotation du capital condamnaient ce mode à dominer. De la sorte, les anciens rouleurs et commissionnaires devinrent vite des propagandistes du chemin de fer et les compagnies d'entrepôts vinrent s'installer à proximité des voies ferrées (1870).

Avec l'apparition de l'automobile, les possibilités de profit se déplacèrent vers l'amont, c'est-à-dire vers la production du matériel. Cela a dû redistribuer les opportunités de transport pour compte propre, compte tenu de la souplesse du camionnage.

De fait l'argument du changement est identique pour le transport de marchandises : il s'agit de la rotation du capital. Cependant, l'opportunité de l'ouverture d'un marché plus vaste et l'absence de financement lié des infrastructures (utilisation privative d'infrastructures) est à l'origine d'un renversement relatif des "lieux de profit" au bénéfice des secteurs d'Amont. Pour le moins la guerre, l'essor automobile à partir de 1913 et le relatif fléchissement des canaux, eurent pour conséquence de ranimer la concurrence, par rapport à laquelle le chemin de fer, avec la loi des 8 heures, était peut-être, relativement moins bien armé.

Ceci a sûrement favorisé la politique d'entente menée sous les auspices de l'Etat, tant vis-à-vis des sidérurgistes par l'entremise du Conseil Supérieur des chemins de fer (1921-1929) que vis-à-vis du sec-

teur pétrolier par la création en 1920 d'une Société des Consommateurs de Pétrole regroupant ces compagnies de navigation, les constructeurs automobiles etc..., désirant briser le monopole de la GALENA, Société de vente des pétroles américains.

La création de cette S.C.P. fut à l'origine du développement du secteur pétrolier en France (CFP 1924, filiale de raffinage 1929,...)

Par ce biais, le capital financier s'appuyait délibérément en Amont en faisant bénéficier, comme le souligne la revue pétrolière en 1931, les réseaux d'une prise en charge par le domaine public d'avantages de transports, de trésorerie et d'investissements. Par ailleurs ils prélevaient par le biais d'une politique des prix élevés pratiquée par la SCP un profit substantiel sur leur domaine public. La question de la rentabilité des chemins de fer était posée (JAVARY ~ 1927), d'autant que l'apparition des automoteurs sur les voies navigables pouvait faire accéder la Battellerie à un nouveau seuil de vitesse.

La répartition du capital financier entre branches allait en être affecté et poser la question de l'intervention de l'Etat de manière différente.

Parallèlement à ces évolutions, et en tant que base, la division du travail s'est accentuée et a évolué au profit d'un accroissement sensible des relations internationales et de l'utilisation du secteur

colonial. Cependant, en tant que moteur le secteur des chemins de fer a pu induire des évolutions spécifiques de la division du travail en Amont. Il est remarquable de constater que le secteur des chemins de fer a pu provoquer sur toute une série de secteurs Amont (Sidérurgie, Mines, Métallurgie, Bois...) une évolution très rapide des procédés de fabrication ou d'extraction. Cependant elle favorisa un accroissement de la concurrence internationale en particulier face à la coalition des mines, ou des constructeurs de matériel ferroviaire.

Pourtant cette tendance fut limitée par le protectionnisme et la recherche de fournisseurs attitrés. En tout cas, l'importante activité que provoquait le chemin de fer se structurait autour d'une quantité limitée d'entreprises, y compris dans les travaux publics.

Pourtant, et c'est ce que montre l'épisode de la S.C.P., les groupes financiers allaient miser sur une orientation différente de leurs déplacements.

Déjà l'accumulation à l'étranger et dans les colonies s'était développée (cf. INFRA problématique historique), et dans des proportions considérables, mais le redéploiement du capital pouvait être à l'ordre du jour.

Une véritable politique industrielle de l'Etat est dès lors à décrypter : celle de l'accumulation, du redéploiement et de la crise qui en résulte.

A N N E X E 1

DONNEES STATISTIQUES DE BASE ACTUELLES (1974)

- a) TONNAGES TRANSPORTES ET TONNES KILOMETRIQUES (en 1974)
 (Transports Terrestres).
 (Comptes transports de la Nation 1974 - INSEE/SAEI)

MODE	Tonnage (millions T.)	T.km (milliards)	Distance mo- yenne/km
Fer S.N.C.F.	261	75,31	288,54
Route (+ de 50 km) public et privé	456	77,30	169,52
Navigation intérieure (hors Transit)	101,1	12,40	122,65
Transit Rhenan (Navigation intérieure)	8,2	1,30	158,53
Oléoducs (transit exclu)	107,2	18,70	177,44
Transit oléoduc sud européen	21,8	16,1	738,53
Route (- de 50 km) public et privé	1.289	17,40	13,50
TOTAL	2.244,3	218,51	97,36
TOTAL HORS TRANSIT	2.214,3	201,11	90,82
TOTAL HORS ROUTE A MOINS DE 50 KM.	955,3	201,11	210,52

b) DONNEES FINANCIERES GENERALES (1973)

- Recettes marchandises des transports par route pour compte d'autrui
(millions) (définition Secteur) :

- à courte distance : 4.994,3 MF (HT)	}	12.464,3 F (HT)
- à longue distance : 7.470,0 MF (HT)		

- Recettes marchandises des transports par route des entreprises de
transport de voyageurs et auxiliaires (millions) :

- à courte distance : 365,3 MF (HT)	}	679,6 F (HT)
- à longue distance : 314,3 MF (HT)		

- Divers - route (millions) :

- à courte distance : 1.071,9 MF (HT)	}	2.218,8 F (HT)
- à longue distance : 1.146,9 MF (HT)		

TOTAL 15,4 milliards F (HT)

- Evaluation du coût en compte propre 38,7 "

TOTAL 54,1 Milliards F (HT)

- Navigation intérieure :
(chiffre d'affaires)

Public : 600 Millions F (HT)
Privé : 224 Millions F (HT)

(°) 824 Millions F (HT)

(°) Chiffre incomplet : total de l'ordre de 1.000 million de F.

- S.N.C.F. : Dépenses affectables hors subvention d'équipement au transport de marchandises et y compris fraction des dépenses communes :

12.738 Millions F (TTC)
soit HT : 11.509 Millions F (HT)

- Fonction auxiliaire 3.448,9 Millions F (HT)

Le total hors oléoducs est donc de l'ordre de 70 Milliards, dont probablement environ 30 milliards réalisés par les entreprises de transport et auxiliaires. Ceci est à comparer à la production disponible aux prix intérieurs (44,3 milliards) de la branche transports terrestres.

N O T E SNOTE 1

Les différents éléments indiqués dans la première section du chapitre I, de la présente partie posent, nous l'avons dit un certain nombre de problèmes pratiques.

L'histoire économique conduit effectivement le secteur des transports pour compte d'autrui, à se développer. Il est extrêmement difficile, pour l'heure, de distinguer clairement dans le trafic routier du XIXe siècle, la part qui est réalisée par les entreprises de transports. Cette question est posée par J.C. TOUTAIN dans son étude quantitative et il indique clairement : "On ne sait rien pour les époques antérieures (à 1934) et moins encore pour les véhicules à chevaux". - Nous pensons que ces remarques montrent la difficulté qu'il y a à trouver des indicateurs significatifs de l'incidence de l'intervention de l'Etat sur l'Exploitation des transports terrestres de marchandises.

Notons que le problème relatif au transport routier n'est cependant pas sensible avant les années 1910 et suivantes. Ainsi l'obstacle qui nous gêne n'est-il pas trop préjudiciable à l'analyse.

NOTE 2

a) Une remarque s'impose sur les parcours moyens de la tonne (Tableau a) pour les transports routiers.

Si nous avons bien un chiffre de 169,52 km en 1974, pour les transports à plus de 50 km. (à comparer à 142 km en 1956-1960), il faut souligner que pour le total des transports routiers ce parcours est de l'ordre de 55 km, chiffre correspondant à la moyenne indiquée par TOUTAIN pour 1830, pour le trafic des routes départementales et nationales. La similitude des chiffres est troublante. En fait, il est probable que l'écart entre le roulage à courte distance et le grand roulage était plus faible qu'aujourd'hui, mais la répartition des trafics devait probablement faire converger la moyenne des distances parcourues par tonne, vers un chiffre peut être très proche du chiffre actuel.

b) Depuis 1882, le parcours moyen de la tonne par chemin de fer est passé de 191 km à 288,54 km (1974) tandis que le parcours moyen par canaux est resté très stable puisqu'il passe de 110 km à 125 km environ.

c) Le trafic des transports terrestres de marchandises a été multiplié par 100 environ depuis 1830.

2. L'INTERVENTION DE L'ETAT

2.1. Introduction

Ne désirant pas traiter de la production des infrastructures, la question de l'intervention de l'Etat est moins directement compréhensible. Pourtant, celui-ci intervient-il réglementairement, fiscalement, budgétairement sur le système de transport. Le 13ème rapport des comptes de la Nation (op. cit.) a réalisé, comme par le passé, une analyse des dépenses de fonctionnement de l'Etat pour les transports terrestres, dépenses qui figurent à hauteur de 13.286 millions de F. en 1974, y compris ports maritimes, RATP et transport de voyageurs par route et par fer. Ce chiffre, sur lequel nous ne désirons pas ici engager de discussion caractérise assez bien l'intervention budgétaire (en dépenses ou subventions) de l'Etat. Cependant, son système de recettes (fiscales) n'est pas neutre non plus. Il existe, en effet, suivant les modes, des taxes ou système de taxes allant des taxes différentielles sur les voitures, à la taxe de la loi MORICE. Par ailleurs, l'Etat exerce son pouvoir triple de limitation, réglementation ou l'obligation à l'égard de certaines liaisons pour certains modes, imposant au marché des transports, des règles dites de coordination, et à la S.N.C.F. des contraintes de service.

Cette réalité est-elle pour autant à ranger dans la catégorie de l'action régulatrice de l'Etat sans la relier théoriquement à nos propos sur le transport ? Certes non !

2.2. Les faiblesses du système de transport

Il apparaît, en effet, que les phénomènes que nous avons décrits justifient à eux seuls l'intervention de l'Etat.

On ne voit guère comment pourrait, en fait, fonctionner ce système sans que l'Etat intervienne ici ou là. La libération de la concurrence, thème central des discours actuels sur les transports terrestres est en proie à des obstacles et des contradictions nombreux. Il nous suffirait de citer les propos du rapport interministériel sur la tarification de l'usage des infrastructures pour témoigner de ces contradictions et de ces obstacles. Cependant, les risques sociaux (faillites, revenus décroissants) du secteur artisanal, politiques, liés à l'importance de la S.N.C.F., ou économiques liés à un manque de coordination des transports dépassent les contradictions de ces propos.

Si nous reprenons tous les traits de l'analyse que nous venons de mener, nous constatons qu'il y a là un nombre non négligeable de faiblesses :

a) la place, dans le cycle du capital, des transports, les contraignant à subir de fortes pressions de la part des entreprises capitalistes "utilisatrices" ; celles-ci pouvant toujours varier leur politique à cette fin (compte propre ...). Cette place implique d'ailleurs, "en soi", un contrôle étroit de l'Etat.

b) l'hétérogénéité du système de transport et caractère disparate des tailles d'entreprises.

c) la fixité et l'importance du capital constant qui y est investi.

d) l'importance des secteurs Amonts au plan National (poids économique de l'Amont).

e) la spécificité de certains gros utilisateurs du transport qui parfois sont aussi gros clients.

f) la diversité des prestations fournies.

g) le rôle de régulateur conjoncturel du système.

h) l'inégalité devant l'infrastructure.

2.3. Le soutien des taux de profit

Ces huit faiblesses qui ressortent de notre propos sont assez largement à l'origine d'un certain "soutien" des taux de profit par la substitution de l'Etat à un certain nombre de capitaux privés (prêts, dotations, dépenses directes, subventions) affectés à l'équipement. Il s'agit ici d'une intervention qui, tout en échappant a priori à notre champ, n'en a pas moins l'intérêt de prendre des formes, parfois intéressantes et non réductibles, à une simple action au niveau de la création des infrastructures. Mais, l'intervention la plus connue est sans doute l'action directe sur les comptes d'exploitation (subventions d'équilibre ou compensations diverses). Parallèlement, la politique de contrôle tarifaire de l'Etat peut jouer à la fois dans le sens d'une politique sélective et dans un sens conjoncturel.

Il est clair cependant que l'intervention est parfois insuffisante et nécessite une pure et simple prise de contrôle par l'Etat. Cela a été le cas des chemins de fer.

2.4. La sélectivité de l'intervention

Mais, toutes ces interventions, fussent-elles complétées par une politique de prise en charge par l'Etat du coût de la gestion des marchés... (B.R.F.^(*) e.g.), ne sont spectaculaires que dans la mesure où elles se combinent et s'appuient avant tout sur la prise en charge massive du capital fixe. Cependant, l'intervention de l'Etat nous semble devoir, dans le système capitaliste, savoir être sélective, c'est-à-dire qu'elle doit

(*) BUREAUX REGIONAUX DE FRET

conduire à gérer un "découpage judicieux entre le public et le privé, en réservant des îlots d'investissement à des consortiums financiers qui y trouveront une rentabilité marchande suffisante". (A. LIPIETZ). Cette politique est celle qui préside à la diversification de la S.N.C.F. et à une relative privatisation de certains secteurs d'activité d'entreprises nationales, mais aussi et surtout, qui domine la totalité du marché routier et de ses ramifications (Cf sur ce point, notre mémoire sur le Groupe Bremond à propos de GARONOR. In. Le Groupe Bremond et PARIS NORD - PARIS IX - 1975). Le rôle de la sous-traitance, mais aussi de tous les mécanismes de la fiscalité, combiné à l'arbitrage modal général que rend l'Etat entre les modes se surajoutent à ces mécanismes.

Yves ETIENNE et Emile PUYRAVEAU exposent dans Economie et Politique de Mai 1973, cette nécessité, pour l'Etat, de lutter contre la baisse tendancielle du taux de profit dans le chemin de fer et les conséquences du parti-pris de l'Economie du Marché dans un secteur aussi dominé et hétérogène que celui des transports. Ce parti-pris a plusieurs conséquences : il remet en cause le rôle de l'entreprise nationale en lui attribuant des critères de gestion capitalistes et tend à imposer une répartition modale conforme aux poids des pôles dominants. Cela a également comme conséquence, au niveau de la S.N.C.F. du moins, de reviser les structures de prix en faveur des marchandises. (1)

1) Cf. sur ce point, également : P. DUBOIS : "La mort de l'Etat Patron" - Editions Ouvrières Paris 1974. p. 71 à 74.

2.5. La question posée

Ceci dit, et c'est ce qui nous intéresse, la question qui se pose est de savoir quelle est l'influence du système d'intervention de l'Etat, et de son évolution, sur le secteur des transports terrestres de marchandises.

Il existe en effet, une combinaison de moyens mis en oeuvre dont il est intéressant de savoir en quoi elle produit une situation particulière

Pour ce faire, il convient de déterminer une méthodologie reposant sur notre problématique et les éléments d'analyse que nous avons indiqués. L'image actuelle du système, non achevée, est en effet fort éloignée de celle décrite en 1870 ou en 1930.

En effet, il ressort de notre propos que la question fondamentale est finalement celle de la gestion de l'accumulation, du redéploiement, et de la crise du capital investi dans le chemin de fer, du moins entre 1830 et 1940.

Cela a pour conséquence de centrer l'analyse sur le pôle dominant d'accumulation du capital au XIXe siècle (Le chemin de Fer).

2.6. La relativité de l'intervention

Les divers aspects cités en 2.2. pour justifier l'intervention de l'Etat ne sont pas toujours présents ou dominants.

- La place du secteur des transports, nous devrions dire des transports en général pour être plus précis, évolue très sensiblement à mesure que la sphère marchande croît. L'élasticité sur longue période du trafic kilométrique terrestre par rapport au produit physique est en effet proche de deux (cf. Infra analyse quantitative sommaire). Il s'agit donc d'une place qui grandit mais dont la forme évolue. La naissance du transport routier dans une phase longue de régression ou de stagnation au sens de Kondratieff n'est pas, sans doute fortuite, mais affecte cette forme.

- L'hétérogénéité du système de transport est une donnée qui elle aussi évolue considérablement.

Ce caractère est à relier aux phénomènes de domination modale. Le fer entre 1870 et 1925 acquiert une telle domination modale, qu'il est difficile de considérer cette hétérogénéité sans en examiner les conséquences financières et/ou sociales.

En tout cas cette hétérogénéité, qui est une donnée change de nature et de forme souvent.

- La fixité et l'importance du capital constant investi dans les transports est une donnée fondamentale, nous dirons stratégie, constante. Mais l'orientation modale du système implique des traitements divers de cet aspect.

- L'importance des secteurs "Amont" est sans doute déterminante tout au long de cette période. Cependant le secteur financier joue ici un rôle régulateur profond. La question du capital constant et des ressources énergétiques est à relier à cet aspect. La réalisation du profit des secteurs Amont n'est pas sans rapport avec la structuration des transports.

Ceci pose la question des fournisseurs et des clients du transport, et de l'interdépendance des transports et des pôles Amont et Aval.

- La diversité des prestations fournies et l'aspect régulateur du transport évoluent aussi durant toute la période.

La considération de ces variables est donc nécessairement extrêmement diverse suivant les situations. On remarquera que celles-ci sont cependant d'autant plus sensibles dans la mesure où les perspectives de croissance sont affectées, ou qu'apparaît, ici ou là une baisse sensible du taux de profit.

Très sommairement, le système se déséquilibre soit par le biais de la gestion propre de sa composition organique, soit par le biais des

redéploiements affectant ses clients ou ses fournisseurs. Dans ce contexte la stratégie des financiers est prépondérante, car elle représente une synthèse de l'analyse des taux de profit.

Le redéploiement modal peut avoir aussi pour origine fondamentale l'évolution de la composition organique du capital de l'un des trois blocs : - utilisateurs - transporteurs - fournisseurs, sans pour autant que cette origine soit explicite. La loi d'Avril 1919 sur la journée de 8 heures dans les chemins de fer succédant à une relative crise de suraccumulation dans ce même secteur est de ce type d'évènements qui ouvrent la voie de restructurations massives sous l'égide du capital financier.

2.7. L'insertion dans les phénomènes cycliques

Cependant (cf. Infra. l'Evolution de l'Economie Française) ceci est à relier à l'ensemble des phénomènes cycliques, et s'y insère.

En ce sens, l'Etat est appelé à jouer un rôle spécifique et général. Ainsi que le montre L. FONTVIELLE dans son étude de l'"Evolution et (de la) croissance de l'Etat Français 1815-1969 - ISMEA 1976, l'intervention de l'Etat liée au processus de dévalorisation" (au sens de P. BOCCARA) connaît une croissance alternée : plus forte que celle de la production dans les périodes de dépression, plus faible dans les périodes de prospérité.

D'après cet auteur, qui reprend les travaux des SIMIAND et KONDRATIEFF sur les cycles, le phénomène n'est pas discutable.

La période 1820-1850, phase de dépression, connaît une évolution de l'ordre de 1,69 % an du produit physique entre 1815 et 1845-49, et de 3,62% pour les dépenses liées au processus de dévalorisation (l'action économique stricto sensu progressant de 12,28 % l'an).

- La période 1850-1869, phase de prospérité, est marquée par une croissance du produit de 2,21 % l'an et des dépenses liées au processus de dévalorisation de 2,49 % l'an.

- La période de 1869 à 1899, marquée par une stagnation voire une régression de la production connaît une croissance de 2,76 % des dépenses liées de l'Etat.

- La période de croissance qui s'étendra jusqu'à 1910-1913 connaît une stagnation relative (non homogène) des dépenses liées ($\neq + 1,36\%$).

- Au-delà, nous connaissons le processus qui devait aboutir en 1936-37 aux mesures du Front Populaire, mais qui, du point de vue des dépenses liées s'est engagé dès l'après-guerre.

La transformation des années 30 allait être plus importante qualitativement et quantitativement que par le passé. La régulation opérée est à la mesure de l'ampleur de la crise, mais elle transforme la fonction de l'Etat, sa forme.

Par rapport au produit physique, les dépenses liées à la dévalorisation, représentent en 1815-1819 2,43% du produit physique, passent à 4,36 % en 1845-49, stagnent entre 1850 et 1869, passent de 5,39 % à 8,94 % de 1870-74 à 1895-99, diminuent de 1900 à 1913 et passent de 13,89 % en 1920-24 à 24,25 % en 1965-69 en atteignant 17,83 % en 1935-38.

Ces constatations de L. FONTVIEILLE renforcent donc les éléments théoriques que nous avons sommairement exposés et nous amènent à nous interroger sur la coïncidence de ce mouvement général et du mouvement particulier aux transports.

3. DEVELOPPEMENTS SUR UNE PROBLEMATIQUE HISTORIQUE

3.1. Introduction : Le Saint Simonisme Précurseur d'un nouveau système - 1830-1870

3.1.1. Chacun reconnaît le rôle spécifique qu'a joué la révolution du système de communications dans l'essor industriel du XIXe siècle.

Tous les auteurs conséquents du XIXe siècle ont consacré des développements à cet aspect des choses. K. MARX ne reprend-il pas sous le concept des conditions généralés de production l'ensemble des conditions nécessaires à l'accroissement et au développement des forces productrices et de leur procès.

3.1.2. M. CHEVALIER, SAINT-SIMONIEN, Economiste spécialiste des transports, professeur au collège de France dans les années 1840, et artisan des grands projets d'infrastructures de transport (tunnel sous la Manche, Isthmes de Panama et Suez, "Schémas directeurs" des réseaux des chemins de fer d'Europe du Sud et de Méditerranée...), ne préconisait-il pas "trois ordres principaux d'amélioration matérielle",, à savoir :

* les voies de communication, les institutions de crédit, et l'éducation spéciale.

Le report de la troisième réalisation au XXe siècle n'affecte point la logique même du procès par lequel le capital s'est finalement développé.

Il est probable que M. CHEVALIER n'envisageait pas la possibilité pour les entreprises de supporter les coûts de formation de la main-d'oeuvre, et pensait-il que bientôt cette solution deviendrait du point de vue du système, irrationnelle.

3.1.3. Il est clair en tous cas que la question de la circulation du capital était, au milieu du XIXe siècle l'obstacle fondamental à l'essor du capitalisme.

Ceci explique la comparaison, le parallélisme effectués par K. MARX, en permanence, entre la circulation monétaire permise par le système du crédit et la question des transports.

Il est parfaitement incontestable qu'à l'échelon français et mondial, l'économie capitaliste a consacré ses efforts à réaliser au plus vite ces conditions élargies de reproduction du capital. Ce qui est évident pour tout observateur. Pourtant, en France, ce mouvement s'est appuyé, et ceci est fort intéressant, sur l'activité de la famille Saint-Simonienne, porte parole à la fois de projets bancaires et de projets d'infrastructure, au point que, le chemin de fer fut le banc d'essai du système bancaire moderne.

3.1.4. Les Pereire furent même les promoteurs d'une stratégie multi-nationale de développement appuyée sur les banques, le chemin de fer, les secteurs de base du développement économique.

Précurseurs d'un capitalisme financier nouveau, inventeurs d'une forme d'utilisation de l'épargne, les Saint-Simoniens imprimèrent à la politique industrielle française un rythme et un rayonnement considérables.

Le "système de la Méditerranée" de M. CHEVALIER (1832) est sans conteste un témoignage de cette vision futuriste du système économique occidental.

3.1.5. Néanmoins, ce qui nous semble le plus intéressant, réside dans cette liaison profonde qu'entretint pendant toute la période qui s'écoule entre 1852 et 1870 la "Banque Commanditaire de l'Industrie" qu'était le CREDIT MOBILIER avec le développement des chemins de fer, au niveau européen. Les initiatives bancaires des Pereire débordèrent alors la vieille maison ROTHSCHILD, et imprimèrent un mouvement considérable.

Il est frappant de voir les SAINT SIMONIENS engagés dans toutes les grandes "affaires" du moment : canaux, tunnels, institutions bancaires, sociétés d'éclairage au Gaz, compagnies des Eaux, compagnie générale transatlantique, chemins de fer français, allemands, autrichiens, suisses, russes, hongrois, roumains, italiens, espagnols, portugais, hollandais, mines, métallurgie, et celà par l'intermédiaire de leurs intérêts bancaires un peu partout dans le monde. La maison de

ROTHSCHILD, ainsi que le souligne fort justement J. WALCH (cahiers de l'ISEA tome 4 n° 10 Octobre 1970), a dû suivre le mouvement.

3.1.6. En fait, la question des transports apparaît, à la fois en tant que question fondamentale au développement économique, tout comme la question bancaire, ou la question de l'approvisionnement en eau ou en gaz, et en tant que pôle d'accumulation extrêmement rentable, de sorte que les conditions générales de production conditionnent l'évolution spécifique du système bancaire, et à travers lui l'évolution vers un capitalisme financier.

Est aussi remarquable ici, la symbiose qui s'établit dès lors nécessairement entre l'appareil d'Etat et l'Industrie.

Aussi importante que fut la participation de l'Etat au premier établissement des compagnies de chemin de fer, et bien que modérée jusqu'à 1870, cette symbiose existait bel et bien dans le système des garanties préconisé par Pereire.

3.2. Vers une problématique historique

3.2.1. Jean WALCH, dans son article sur "Les Saint Simoniens et les grandes entreprises au XIXe siècle"⁽¹⁾ laisse une impression non équivoque

1) op. cit. Cahiers de l'ISEA tome 4. Octobre 1970.

de leur action, et en définitive de leur oeuvre, en ce quelle cristallise une époque nécessaire à la Révolution Industrielle Française.

Qu'on s'attarde sur la somme des capitaux exportés par la France dans la période 1850-1870, "qui atteignait 12 Milliards environ, soit entre le tiers et la moitié des bénéfices nets de la période, proportion qui n'a jamais été atteinte par aucun pays exportateur à aucun moment" (Jean WALSH op. cit). Pour percevoir l'importance du mouvement que réussirent à imprimer, à travers l'aventure du Crédit Mobilier, les Saint-Simoniens.

Depuis la ligne St-Etienne Lyon construite par les frères SEGUIN jusqu'au P.L.M., en passant par les chemins de fer du Nord, l'oeuvre Saint-Simoniène domine la réalisation en France du réseau de chemins de fer, comme dominant par ailleurs leurs conceptions en matière bancaire et leur rayonnement international. (Idéologique mais aussi technique et financier).

3.2.2. Il nous semble possible de dire que cette oeuvre matérialise assez clairement les thèses des Forces progressistes du capital entre 1830 et 1870.

Comme nous l'avons déjà indiqué, cette oeuvre s'est consacrée pour l'essentiel à faire accéder le capitalisme français à une ère nouvelle qui supposait à la fois une accumulation considérable pour créer des

infrastructures, et le développement du système bancaire. Cela pose nécessairement, une fois de plus, la question de l'intervention de l'Etat.

S'il est clair que dans le contexte du milieu du XIXe siècle il s'agissait tout à la fois :

- . d'achever et d'étendre le réseau routier

mais surtout :

- . de créer et d'améliorer les voies navigables

- . et de créer un réseau de chemin de fer,

le problème nouveau qui apparaissait nécessairement concernait l'exploitation d'un mode de transport ce qui était radicalement nouveau à l'époque. On peut se demander si la solution trouvée, reposant finalement sur la concentration des réseaux et d'abord sur l'exploitation concédée à un unique exploitant pour chaque réseau, ne s'imposait pas, avant tout compte tenu de l'évolution financière du capitalisme et de la nouveauté du mode de transport. Les Talabot, les Péreire, les Rotschild..., furent les interlocuteurs ou les acteurs d'un Etat dont l'intervention s'imposait à tous au niveau des infrastructures, mais était à découvrir au niveau de l'exploitation. Au surplus, le type d'exploitation de ce mode ne manquait pas de poser en permanence la question de sa nationalisation, comme en 1848 par exemple. Cet aspect Monopoliste, et Monopoliste d'Etat du chemin de fer, justifiant les débats sur la nationalisation pendant plus d'un siècle, n'est-il pas renforcé par les pourparlers qu'avait engagé TALABOT

en 1845 pour fusionner avec les Compagnies de Navigation du Rhône.

3.2.3. L'intégration financière, les ramifications de ces véritables holdings avec tout ce qui constitue les grands "progrès" du XIXe siècle, en France mais aussi en Europe, l'importance que prirent les compagnies dans la vie économique du XIXe siècle et au XXe siècle caractérisent une situation qui contient en elle même tous les caractères de la concentration capitaliste massive.

Le fait est que, plus ou moins démantelée ou supplantée par d'autres appareils financiers plus tard, cette architecture évoque bien ce qu'il advient, en France, au XXe siècle, et plus spécialement dans les années 60, des secteurs fondamentaux de l'économie. La sidérurgie n'est-elle pas proche de la situation des chemins de fer des années 1930 ? La place des "Nationalisables" en France en 1977 n'est-elle pas comparable à celle des compagnies en 1860 ou 1880 toutes choses égales par ailleurs.

3.2.4. Ceci dit l'Etat choisit non seulement de favoriser ou de suppléer à l'accumulation des compagnies mais prolonge son action en optant pour un système qui pèse directement sur les conditions d'exploitation de celles-ci. Il organise ou favorise non seulement leur monopole, mais en garantit la rentabilité et plus tard assure la péréquation de leurs profits.

Il y a là un système, dans lequel le chemin de fer apparaît comme dominant, mais dont l'étude est riche d'enseignements pour le présent, 1937 en étant l'aboutissement.

Au surplus, et c'est un second aspect, la question de la nature des transports (branches utilisatrices) n'est pas secondaire et en partie transposable aux problèmes contemporains.

3.2.5. En fait, il est possible de se poser deux questions principales par rapport à l'étude de l'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises entre 1830 et 1938.

. Une première question concernant directement "l'aspect transport" tel que nous l'avons défini dans notre exposé théorique, qui peut éclairer considérablement l'analyse contemporaine, et la structuration de la réalité actuelle.

. Une seconde question concernant finalement la problématique de la naissance, du développement et de la "nationalisation" d'une fraction monopoliste du capital ancrée sur un capital financier diversifié (encore que le terme de nationalisation doive être utilisé avec nuances !).

3.2.6. En effet, il faut distinguer et non pas dissocier ces deux aspects pour éviter de faire une confusion entre deux objets. Pour notre part, le second aspect est une toile de fond, un système de détermination et non point l'objet de notre étude. Et cela renvoie à une autre constatation :

De tous temps depuis plus de 3 siècles, l'Etat est intervenu sur le secteur des Transports en tant que tel et, tantôt accessoirement et parfois principalement en tant que secteur productif de profits. Nous revenons ici à la puissante dialectique évoquée dans notre exposé méthodologique.

L'intervention de l'Etat semble assez permanente mais change de nature suivant la formation sociale dans laquelle il s'insère et suivant (cf. infra) l'évolution de l'économie (Fluctuations à long terme).

Mais, et c'est l'essentiel, même l'intervention pré-capitaliste apparaît comme structurante et annonciatrice de la prise en compte de la circulation marchande non féodale.

3.3. Les transports routiers avant le chemin de fer témoins de l'intervention de l'Etat

3.3.1. Avant Turgot, l'organisation des transports routiers était marquée par la coexistence de 4 secteurs parfaitement réglementés.

- A. Le roulage, transport à petite vitesse, auquel on interdisait la régularité, et l'utilisation du matériel et des chevaux d'autrui. Si la liberté du commerce était la règle, les rouleurs ne pouvaient pas transporter de voyageurs, de petits colis et de lettres fermées.

- B. Les loueurs de chevaux qui ne pouvaient courir la poste ni conduire à journée réglée des coches et des carrosses.

- C. Les messageries, qui étaient des services concédés depuis 1672 à LAZARE PATIN, dépendant de la ferme générale. De multiples messageries auraient été concédées, de sorte qu'il n'y avait pas de véritable monopole. Cependant obligation leur était faite d'aller au pas ou au trot. De fait, leur "part de marché" (petits colis...) les destinait à subir la concurrence des loueurs, bien que pouvant seuls assurer des services à journées réglées.

- D. Le service des postes :

Dépendant du grand maître et du surintendant général des courriers postes et relais, les Maîtres de poste tenant les postes aux chevaux avaient pour obligation de fournir des chevaux aux courriers du Roi et pouvaient fournir des chevaux, voire des chaises ou des véhicules, des malliers ou des bidets.

Mais le service des postes, d'ailleurs héréditaire ne pouvait pas assurer des services à journées réglées autrement qu'en poste.

Aussi, le système, même avant TURGOT était extrêmement policé, rigide, protectionniste.

3.3.2. La réorganisation de TURGOT, opérée en 1775 aboutit à la création d'une administration unique, réunie au Domaine, chargée des diligences, coches, messageries royales. Créée sous forme de régie, cette organisation se voyait responsable du trafic de messageries (Argent), matières précieuses, paquets, hardes et marchandises de moins de 50 livres, et était protégée contre la concurrence du roulage auquel on interdit de transporter les mêmes marchandises sur les mêmes parcours (7 août 1775).

Les suites de cette réorganisation furent rapides jusqu'en 1777 (Novembre). Necker concédait les messageries aux fermiers dépossédés moyennant le paiement de 1,8 millions de livres et de la moitié des profits annuels.

Ainsi, dès 1770 environ se pose la question de l'exploitation d'une partie des transports et du statut des exploitants.

L'obligation de service public domine le débat - (en 1782 par exemple les Maîtres de postes en obtiennent la limitation). (1)

3.3.3. La Révolution Française n'échappa pas au débat. La constituante et la législative hésitèrent. La convention se montra (24 - 30 Juillet 1793) favorable à l'intervention en créant des messageries nationales (lettres, postes aux chevaux, messageries). Le Directoire (1797) réagit contre cette organisation en mettant en ferme la poste aux lettres et en abandonnant les messageries au secteur privé.

1) Ce qui prouve entre autres que l'obligation de service public ne détermine pas le statut juridique du commerçant.

3.3.4. Le Consulat (16. Déc. 1799) organisa la poste aux lettres en service d'Etat confié en 1801 à LAVALETTE . Le 6/16 Mars 1805, le Gouvernement assura aux Maîtres de Poste un traitement de faveur, mais établit un contingentement des entreprises de diligence et Messageries, qui disparut en 1817.

Le roulage restait libre.

(Le traitement de faveur consistait à prélever 0,25 F par poste et par cheval attelé sur tout entrepreneur de voitures publique et de messageries qui ne se servirait pas des chevaux de la poste, au profit des dits Maîtres de poste.)

Napoléon fit engager une enquête en 1811 et 1812 sur le roulage.

Il ressort de cette enquête qu'existaient plusieurs types de roulage

- le roulage de faible rayon,
- le roulage saisonnier de certains agriculteurs ;
- le grand roulage, ordinaire ou à petite journée, professionnel mais lent.
- le roulage accéléré qui vit son essor plus tard, roulant jour et nuit et relayant.

Certains aubergistes élargissaient leurs fonctions à celle de commissionnaires ; plus tard ils se firent transporteurs, sélectionnant les marchandises et organisant leurs propres relais.

Le XVIIIe avait réglementé la circulation en limitant le nombre de chevaux des attelages.

En 1806 on passa à une limitation de poids maintenue et codifiée en 1828, 34 et 37. Les critères étaient : le nombre de roues, leur largeur, le poids maximum.

De la sorte, il est facile de montrer que l'intervention de l'Etat est curieusement une constante dans le secteur du transport par voie terrestre. Mais sa nature a évolué considérablement compte tenu notamment de l'essor considérable de l'investissement en infrastructures, et de la place que prirent les compagnies de chemin de fer dans l'économie de la fin du XIXe siècle.

3.3. LA PROBLEMATIQUE DE L'INTERVENTION DE L'ETAT

Aux deux aspects du secteur des transports correspondent deux attitudes de l'Etat :

-
- un noyau dur correspondant à la nature spécifique du transport (condition de production et d'existence de l'Etat centralisé)
 - un élément plus variable correspondant à la nature du système de transport en tant qu'il permet au capital de s'y investir et d'y trouver quelque profit.
-

L'aspect dominant de ce phénomène concerne la place du secteur financier. Se succèdent en fait des phases d'accumulation, de redéploiement et de crise du capital financier investi dans tel ou tel mode, ou globalement au niveau du système de transport. Mais la constante est que, bien que se déplaçant en amont ou en aval, ou s'appuyant sur une évolution de la division technique sociale ou spatiale du travail, le capital financier, c'est notre hypothèse, cherche avec le concours de l'Etat à lutter contre la baisse du taux de profit et les obstacles de sa réalisation (parmi lesquels la combativité des travailleurs est un aspect).

Nous pouvons donc émettre une hypothèse :

L'Etat capitaliste serait le régulateur de la conjoncture des rapports entre la poursuite de deux objectifs :

- l'un correspondant au transport en tant que condition générale de la production, (1)
- l'autre correspondant au transport en tant que branche d'accumulation (éventuelle).

La question de la domination d'un objectif sur un autre, ou de leur coïncidence serait au centre de l'analyse de l'intervention de l'Etat.

Quatre situations de base seraient donc envisageables.

1) On peut élargir la notion en parlant de condition d'existence de l'administration d'Etat et de fonctionnement de l'armée de masse.

BRANCHE D'ACCUMULATION

		Possible	Crise
<u>CONDITION GENERALE</u>	à développer	+ +	+ -
	suffisamment développée	+	- -

La forme simpliste du tableau ci-dessus n'indique pas une super dimension évidente, le caractère dominant de la préoccupation du capital à l'égard de tel ou tel aspect. Ceci est à relier aux notions simples de cycle ou de fluctuation économique, de crise, et de reconversion. Ces problèmes seront à nouveau évoqués plus bas (notamment lors de l'analyse de l'évolution économique Française entre 1840 et 1938).

4 - ASPECTS METHODOLOGIQUES

La question posée à l'issue des éléments théoriques que nous avons traités, peut être formalisée ainsi :

soit le système de transport de marchandises par voie terrestre, en France ; système caractérisé par un volume de production lié essentiellement à la production totale française, et comprenant le transport routier public, le transport ferroviaire, la batellerie et les oléoducs. Ce système a, (en particulier pour le transport routier public), concurrent constitué par le transport pour compte propre.

Ce système, nous l'avons vu se comporte comme l'utilisateur des infrastructures propres ou banalisées nécessaires à son activité, et intervient à deux moments essentiels de la circulation : la circulation Amont notée (X) (cf. 1.224) et Aval notée (y). X et Y sont de nature légèrement différente comme nous l'avons vu, mais jouent sur la vitesse de rotation du capital.

Le système de transport pour compte d'autrui (en concurrence avec le "compte propre") est donc fournisseur des branches industrielles et "client" des branches : énergétiques, matériel de transport et accessoires, caoutchouc, et, indirectement de la branche des travaux publics. Il se comporte également comme consommateur des infrastructures suivant des procédures variées suivant qu'il s'agisse de routes, de voies ferrées ou

navigables, ou de conduites. La qualité du mode est ici importante (1).

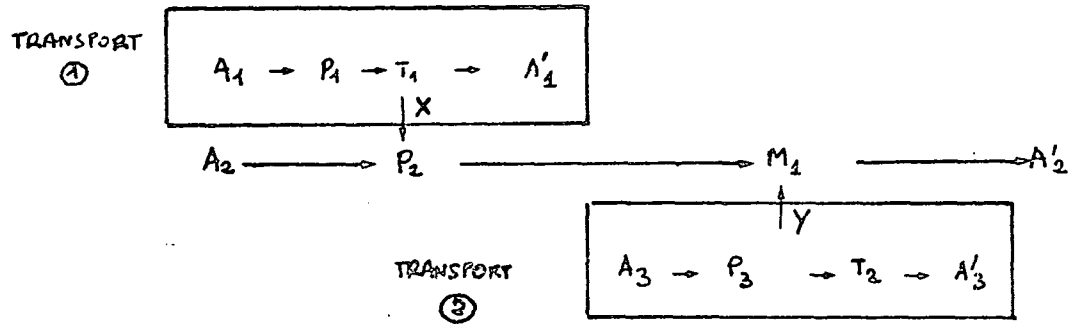
Ce système de transport pour autrui est enfin client et fournisseur du système d'affrètement et d'apairage que constituent les auxiliaires et les bureaux de frêt. (2)

Par ailleurs, l'Etat intervient par une somme de moyens fiscaux, réglementaires, budgétaires sur le secteur des transports et les liaisons qu'il entretient en amont et en aval.

La question est dès lors de savoir comment "mesurer" cette intervention et son impact sur la structure du secteur, et le rapport transport pour compte propre transport pour compte d'autrui (3).

En outre, est-il possible de juger de l'impact de l'intervention de l'Etat sur le cycle décrit sur ses grandeurs caractéristiques, et plus généralement sur les "cycles" longs de l'économie ?

-
- 1) La banalisation constitua longtemps un critère juridique important, opposant le Tramway aux voies ferrées d'intérêt local, et posa à la limite, problème pour le métropolitain.
 - 2) On verra comment ce système est appelé à jouer un rôle stratégique !
 - 3) On verra que c'est ce rapport qui permettra à la "coordination" (nous tenons aux guillemets) de ne pas obérer les stratégies mises en oeuvre par les branches industrielles de pointe.



Ceci dit, et c'est une réponse, il est loisible de se demander si l'Etat ne se sert pas du secteur des transports comme d'un outil de transfert vers les branches amont et aval.

C'est cette interrogation qui a présidé à la recherche menée par la SEDES suivant la méthodologie des comptes de surplus (op. cit. SEDES 1976 ATP Socio Economie Transports) (1).

Ainsi, l'analyse des surplus consiste à prendre en compte les gains qui résultent d'une combinaison de facteurs et de produits plus avantageux et à en étudier la répartition (valeur à prix constant) entre les diverses parties prenantes (rémunération des facteurs). Par ailleurs, elle vise à étudier les transferts qui réalisent par l'intermédiaire des variations de prix à productivité constante.

1) Cette méthode a pour avantage de permettre de comptabiliser au moyen d'une unité commune l'effet de l'intervention de l'Etat.

Rappelons que le surplus de productivité global est égal à la différence algébrique entre les variations de volume de la production et celles des facteurs.

Le surplus distribué est quant à lui la somme du surplus créé et des héritages, c'est-à-dire, qu'il est égal à l'ensemble de transferts effectués.

Il serait donc intéressant suivant ce schéma d'étudier, élément par élément du secteur considéré, le surplus créé, le surplus distribué et le rapport héritages/surplus distribué.

Une telle analyse serait à relier ensuite à l'évolution de la structure du secteur, l'idée étant que la répartition du surplus peut déterminer la répartition modale.

2.1. Il serait utile de faire, par ailleurs, un "compte-Etat" par mode. Un tel compte étant marqué par un solde et une structure.

Ainsi, nous pourrions étudier ces structures et ces soldes par rapport à l'évolution de la structure du secteur et le rapport entre transport public et privé.

Une telle analyse devrait également prendre en compte le niveau des tarifs imposés et les limitations réglementaires (1).

Pour ce qui est des tarifs, le plus simple est de revenir à une analyse du compte d'exploitation et de chiffrer l'incidence des mesures. Cependant, l'analyse de la politique intermodale de l'Etat passe par des comparaisons de contraintes que nous pourrions synthétiser dans un indicateur (1).

Pour ce qui est des actions réglementaires (1), notre point de vue est que ni le coût, ni le prix de ces mesures n'est significatif. Telle ou telle mesure de contingentement ou de libération pourrait être analysée comme une modification du patrimoine d'un mode. Dans le cas d'infrastructures banalisées, une telle mesure a pour conséquence de modifier le rapport des coûts marginaux des divers modes. (On remarquera qu'un encadrement de l'activité d'une branche peut être analysé comme générateur d'un prix fictif, au même titre que l'encadrement du crédit, fait monter les taux d'intérêt).

1) Nous verrons que jusqu'aux années 1920-1930, ces problèmes sont tout à fait secondaires !

Pour ce qui est des mesures d'aide (implantation aux frais de l'Etat d'un BRF, par exemple), le coût de la mesure n'a aucun rapport avec son effet. Il s'agit, en réalité, d'une action directe sur le marché, et, ici aussi, de la création d'un potentiel qui régularise les mécanismes. A priori, il est donc très difficile d'en mesurer l'incidence, même si a posteriori, il est possible de dire si telle ou telle mesure a un effet sur la productivité ou les coûts de revient.

Une analyse statistique peut éclairer ce problème, mais semble assez délicate même en ayant recours à des analyses sophistiquées. En tout état de cause, ces problèmes sont intéressants mais relèvent d'une problématique contemporaine. La réalité historique nous montrera qu'ils ne posent pas pour nous.

D'autres méthodes peuvent aboutir à une analyse en termes de transferts. Il s'agit en particulier de la méthode utilisée par ANICET LEPORS dans son étude sur les transferts Etat-Industrie (voir notes et études Documentaires 12 Juillet 1976 N° 4.030, 4.304, 4.305).

Elles consistent à analyser les transferts amorcés par le biais d'opérations de crédit (taux d'intérêts préférentiels et différés d'amortissement), la dévalorisation relative de la propriété publique (non rentabilité du capital public) etc...

De telles méthodes conduisent naturellement à rechercher au-delà qui bénéficie, à travers les échanges inter-industries, des transferts réalisés. De ce point de vue, il n'est pas difficile de voir en quoi le

Le système de transport est un système de transfert important.

Il serait intéressant d'aborder une analyse avec de tels objectifs, mais sa faisabilité est quasiment limitée au mode le plus connu : le chemin de fer (et encore, sur une période très réduite ou au prix d'une myriade de monographies !).

Au total, notre parti-pris méthodologique consiste à proposer de mener en fait des analyses inspirées des propositions signalées en 1 et en 2, ci-dessus, mais très largement simplifiées et à compléter ces analyses empiriques par une analyse de l'évolution économique à long terme.

Nous verrons que les questions méthodologiques sont plus fondamentales en l'espèce et concernent l'autonomie de notre objet. Nous avons donc opté en définitive pour une analyse économique historique utilisant une palette très variée, a priori non limitée.

Il s'agit là d'une analyse macro-économique et sociale à engager sur des séries longues et, qui nous semble seule apte à rendre rentablement compte de l'impact et de la relativité de l'intervention de l'Etat.

Cependant, sur longue période, nous pensons que des méthodes quantitatives risquent de donner des résultats assez approximatifs compte tenu de la faiblesse des données ou au contraire de leur extrême variété. Le travail considérable, à la fois qualitativement et quantitativement, réalisé par J.C. TOUTAIN ("Les transports en France de 1830 à 1965 - Cahiers de l'ISEA - Oct. 67 - PUF) montre fort bien les limites que nous rencon-

trerons pour appliquer un schéma d'analyse quantitative ambitieux.

Nous pensons, en toute logique, qu'une analyse plus qualitative (c'est-à-dire plus théorique) que quantitative peut donner des résultats probants et en tous cas, pour peu que les indicateurs quantitatifs soient correctement définis, être plus aisée. Cependant, on le verra, à travers la problématique des cycles longs de l'économie peut apparaître une réduction ou un recadrage de l'analyse.

Nous pourrions ainsi mettre en rapport l'évolution d'un ensemble d'indicateurs de l'intervention de l'Etat et celle d'indicateurs caractérisant les modes de transport et leur situation tout ceci étant relié aux cycles de KONDRATIEFF. Il est cependant évident qu'une analyse de ce type demande sans doute, qu'un découpage historique soit réalisé et que ce travail réalisé vise à interpréter l'interaction existant entre les fluctuations économiques de longue période (phases), et les périodes significatives de l'évolution de l'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises.

Nous allons donc poursuivre notre analyse en construisant tout d'abord une toile de fond à notre analyse spécifique.

C'est dans cet esprit que nous présentons une étude de l'évolution économique en France entre 1840 et 1938, prolongée d'une réflexion sur les mécanismes de fluctuation cyclique et la reconversion du capital.

Une analyse quantitative sommaire des transports de marchandises sur la même période précise la trame, que prolonge un schéma historique sur les chemins de fer.

Sur ces trois pieds nous pouvons alors approfondir la recherche en systématisant l'étude d'un siècle d'intervention de l'Etat en faveur des chemins de fer puis en analysant le thème central de notre thèse, son aboutissement : la crise des chemins de fer dans la crise économique en tant que point de rupture.

Nous verrons que c'est cette analyse qui nous permet d'ouvrir des perspectives et qui constitue en définitive l'aboutissement de notre recherche.

DEUXIEME PARTIE

L'ETAT

ET L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS TERRESTRES

DE MARCHANDISES

1. L'EVOLUTION DE L'ECONOMIE FRANCAISE PENDANT LA PERIODE

1840 - 1938

Ce chapitre n'a pas pour objet de présenter une histoire de l'économie française pendant la période qui nous intéresse. Il existe sur ces sujets de nombreux ouvrages.

Les plus connus sont l'ouvrage collectif paru chez P.U.F. (1) dans les années 1970 et l'ouvrage de Henry SEE : "Histoire de l'Economie Française" 1789-1914 paru chez Colin en 1942.

Le livre de C. BETTELHEIN : "Bilan de l'Economie Française 1919-1946". P.U.F. 1947, celui d'Alfred SAUVY : "Histoire Economique de la France" entre les 2 guerres, et certains articles des Cahiers de l'ISEA et de la Revue d'Histoire Economique et Sociale, nous ont été fort utiles également. Nous ne citons pas ici les très nombreux ouvrages traitant de la révolution industrielle et de l'histoire, le plus souvent mondiale, des faits économiques et sociaux, ainsi que les multiples ouvrages spécialisés.

Notre propos principal est ici de donner une toile de fond à notre analyse spécifique. Nous tenterons donc d'indiquer ce qui nous semble constituer l'essentiel de l'évolution de l'économie française et nous at-

1) Histoire Economique et Sociale de la France, Tome II. et suivants 1970 - PUF . F. BRAUDEL et E. LABROUSSE et Collaborateurs.

tarderons quelque peu à son interprétation. Comme on le montrera, notre vision de cette période, débouche sur une différenciation assez nette de l'avant et de l'après-guerre de 1914-1918.

Il n'empêche que l'opposition, statistiquement facile, entre la période qui coïncide avec la fin du XIXe siècle jusqu'à 1913, (Henry SEE parle d'Ere Capitaliste à partir de 1852) et celle qui relie les deux grandes guerres du XXe siècle (à propos de laquelle C. BETTELHEIM parle de déclin de l'Economie Française), n'est pas sans problème théorique.

La situation qui amène A. DETOEUF à parler de "Fin du libéralisme" en 1936 (conférence d'X - CRISE) peut être interprétée de diverses manières. C'est du moins ce qu'il ressort clairement de l'article de F. CARON (stratégie des investissements en France au XIXe et XXe siècles. Revue d'Histoire Economique et Sociale. 1976, vol. 1.).

Il nous semble illusoire de relier à la seule crise des années 1930, en tant qu'évènement presque accidentel, les interrogations des industriels et des économistes sur les chances de survie du capitalisme, ce que certains auteurs appellent la Mobilisation Industrielle sur les grands établissements et la politique d'économie de main d'oeuvre des années 1920-1930 ne peut faire négliger les conséquences de la concentration monopolistique dans la même période, qui sous l'égide du capital bancaire et sous l'empire d'une politique Malthusienne d'investissement ont provoqué un affaiblissement considérable de l'économie française. Le secteur bancaire a joué

entre les deux guerres un rôle plus stratégique et moins moteur qu'avant 1913, aidé en cela par l'afflux de la dette flottante de l'Etat. Nous le répéterons, l'Etat, dont on semblait redécouvrir, en 1930-1936, la nécessité de l'intervention, a marqué à tout le moins pendant le second empire, l'évolution de l'économie nationale.

Une proportion considérable des institutions du capitalisme français a été forgée avec son aide ou sa complicité, et dans un sens structurant. Et si cela ne tient pas qu'à son attitude entre 1913 et 1936, il est clair que la politique financière menée par l'Etat pendant cette période a probablement favorisé le Malthusianisme du capital renforcé, nous l'avons dit, par l'organisation Monopolistique (Financière et non technique) de l'économie française. Ces divers éléments caractérisent sans doute la période précédant la crise des années trente. Cependant, on remarquera que cette crise fut aussi une crise mondiale, et qu'elle favorisa l'éclosion de théories de la régulation par l'Etat de l'activité économique dont la particularité est de s'attacher aux mécanismes majeurs du début du XXe siècle.

. La rigidité à la baisse du marché du travail, ce qui témoigne entre autre, de l'éclosion du fait syndical,

. Les mécanismes de concentration économique et la tendance à la décroissance relative du rendement, voire du profit des industries ayant "fait" la révolution industrielle,

. L'essor de la problématique de la demande globale dans une période largement inflationniste.

A contrario, il est clair que les mécanismes, ou les crises du XIXe siècle relevaient moins de contradictions ou de changements de structures profonds. De ce point de vue, le rôle spécifique de l'Etat, en particulier en période d'accumulation de décollage est apparu plus "naturel" aux économistes classiques. Mais il s'agissait là d'une fuite en avant, comme le disait K. MARX à propos des chemins de fer, sur les rails de la dette publique.

Il ne s'agit pas d'ignorer les crises que connut l'Europe au XIXe siècle et au début du XXe siècle, mais bien que typiquement capitaliste, ces crises sont loin d'avoir la nature et l'ampleur de "LA" crise des années 1930.

Ces remarques liminaires faites, nous allons présenter ici l'évolution de l'économie française entre 1840 et 1938.

SECTION 1. LA PERIODE 1840-1914

1.1.1. Le démarrage 1840-1852

Avant l'avènement du Second Empire, la Monarchie de juillet connut une période d'essor du machinisme et de la concentration industrielle. Il est probable que l'abandon du système protectionniste de la PROHIBITION (1) favorisa cette évolution.

L'évolution de l'accumulation du capital en machines s'affirme décisif comme en Grande Bretagne près d'un demi siècle plus tôt. Dans l'industrie textile, par exemple, le filage et le tissage se mécanisent, bien que le tissage mécanique ne représente en 1842 que 32% de la production. L'industrie du papier évolue également vers une mécanisation rapide, le nombre de papeteries mécanisées passe ainsi de 4 en 1827 à 12 en 1834 et 100 en 1848.

C'est avant tout l'essor des moteurs mécaniques qu'il faut souligner, révolutionnant les procès de production.

Cependant la France est encore très retardée en matière sidérurgique (faiblesse de la proportion des fours au COKE).

1) Abandon sur une grande quantité de produits en 1836.

En amont, les progrès des industries extractives sont considérables. L'extraction du fer double entre 1831 et 1847, la consommation de houille triple entre 1830 et 1847.

Déjà, les compagnies houillères telles ANZIN sont très puissantes.

La Monarchie de juillet déploie en faveur des conditions générales de production de grands efforts affectant la batellerie, les Messageries et le roulage accéléré.

Les mouvements d'affaires, la banque, la bourse se développent suivant une progressivité très rapide. Henry SEE indique que les recettes postales tirées des imprimés passent de 40 à 90 millions entre 1830 et 1847, ce qui témoigne selon lui, comme la création du timbre poste en 1849 de l'intensité de l'évolution économique. Mais l'accroissement de l'escompte de la Banque de France est encore plus significatif, entre 1817 et 1847 il passe de 500 millions de francs à 1817 millions de francs. Dans le même temps commence à se constituer un réseau bancaire.

Jacques LAFFITTE crée en 1837 la Caisse Générale du Commerce et de l'Industrie, H. GANNERON, en 1843 la Caisse Centrale du Commerce et des Chemins de Fer, tandis que le Comptoir d'Escompte est créé en 1830 avec l'aide de l'Etat.

Cette période fut aussi celle, comme on le verra, du lancement de la politique des chemins de fer sur une grande échelle (1842), et de l'obtention par les compagnies de chemin de fer de concessions dont l'histoire montrera l'importance économique et politique du contenu (cf. Infra).

Mais pour résumer cette décennie, nous reprendrons la description que fait Adolphe Blanqui en 1849 :

" L'industrie s'organise en usines immeubles "
 " qui ressemblent à des casernes ou à des "
 " couvents, pourvues d'un matériel imposant, "
 " servi par des moteurs d'une puissance in- "
 " finie " "

A. BLANQUI

" Les classes ouvrières en
 France pendant l'année 1848".

Bien que parfaitement excessive dans ses adjectifs, cette constatation reflète assez concrètement l'ampleur du mouvement qui s'est déroulé pendant les dernières années de la Restauration et la Monarchie de juillet.

De même les inquiétudes qui sont celles des observateurs devant l'étroitesse des débouchés nationaux face au "gigantisme" de certaines industries.

En fait, le déclin du travail domestique et la concentration in-

dustrielle appuyée sur l'accumulation du capital en faveur du machinisme amorce la naissance du capitalisme industriel comme mode de production dominant. Cette période fut aussi la période assez étonnante pendant laquelle les Saints Simoniens entreprirent leur longue aventure industrialo-financière (en liaison ou en concurrence avec la Haute Banque) qui marqua tant le Second Empire.

ENFANTIN, M. CHEVALIER, Les PEREIRE, d'EICHTAL, Les SEGUIN, LAFITTE, Les TALABOT, Les ROTHSCHILD, de LESSEPS, ACHILLE FOULD, sont ces images célèbres qui allaient marquer l'ère qui s'ouvrait. Dès 1825 d'ailleurs, dans le "PRODUCTEUR" les Saints Simoniens avaient formulé les éléments de base du futur système bancaire qui allait les opposer à la Haute Banque représentée par les ROCHSCHILD.

Or, après la révolution de 1848 c'est justement, sous le Second Empire, ces bases qui vont déterminer la dynamique du capitalisme Français.

1.1.2. L'ère capitaliste : 1852-1914

La période qui s'ouvre en 1852 prolonge le démarrage du système qui allait dominer la formation sociale française jusqu'à nos jours : à savoir le mode de production capitaliste.

Dans le même temps que l'éphémère IIe république mourait, et avec elle les expériences d'Association Ouvrière, s'affirmait en France un régime politique consacré entièrement à la maturation du système naissant.

Les idées de Napoléon III. coïncidaient d'ailleurs très largement avec la fraction avancée de la bourgeoisie d'affaires et financière. La Direction de l'Etat sur l'économie qu'il appelait de ses vœux coïncidait avec la nécessaire constitution à grande échelle de conditions générales de production.

Les "nouveaux Banquiers", tels les PEREIRE, allaient pouvoir constituer de concert avec l'Etat un empire financier considérable accélérant le processus capitaliste d'accumulation et favorisant le développement des Forces Productives. L'Etat en effet y mettait le prix tant en faveur de l'aménagement des chemins de fer, que des voies navigables ou routières. Si comme le dit Henry SEE "La banque devient de plus en plus le propulseur de l'Expansion", le "crédit mobilier avait créé une voie nouvelle". L'importance de la concentration financière qu'il réussirent à opérer, ces nouveaux banquiers, est considérable. Jean WALCH en fait une description impressionnante. Qu'il s'agisse des chemins de fer, des magasins généraux et entrepôts, d'éclairage et de chauffage au gaz, de sociétés immobilières, de grands magasins, leur intervention est constante tandis qu'ils créaient la compagnie générale transatlantique ou les chantiers navals de PENHOET. Comme nous

l'indiquons plus bas, leur influence étrangère est, à travers leur empire financier considérable.

Le développement bancaire est d'ailleurs constant dans la période.

L'activité de la Banque de France ne cesse de croître puisque ses escomptes passent de 1867 Millions de Francs en 1847 à 6334 Millions en 1869 (figure A.3.).

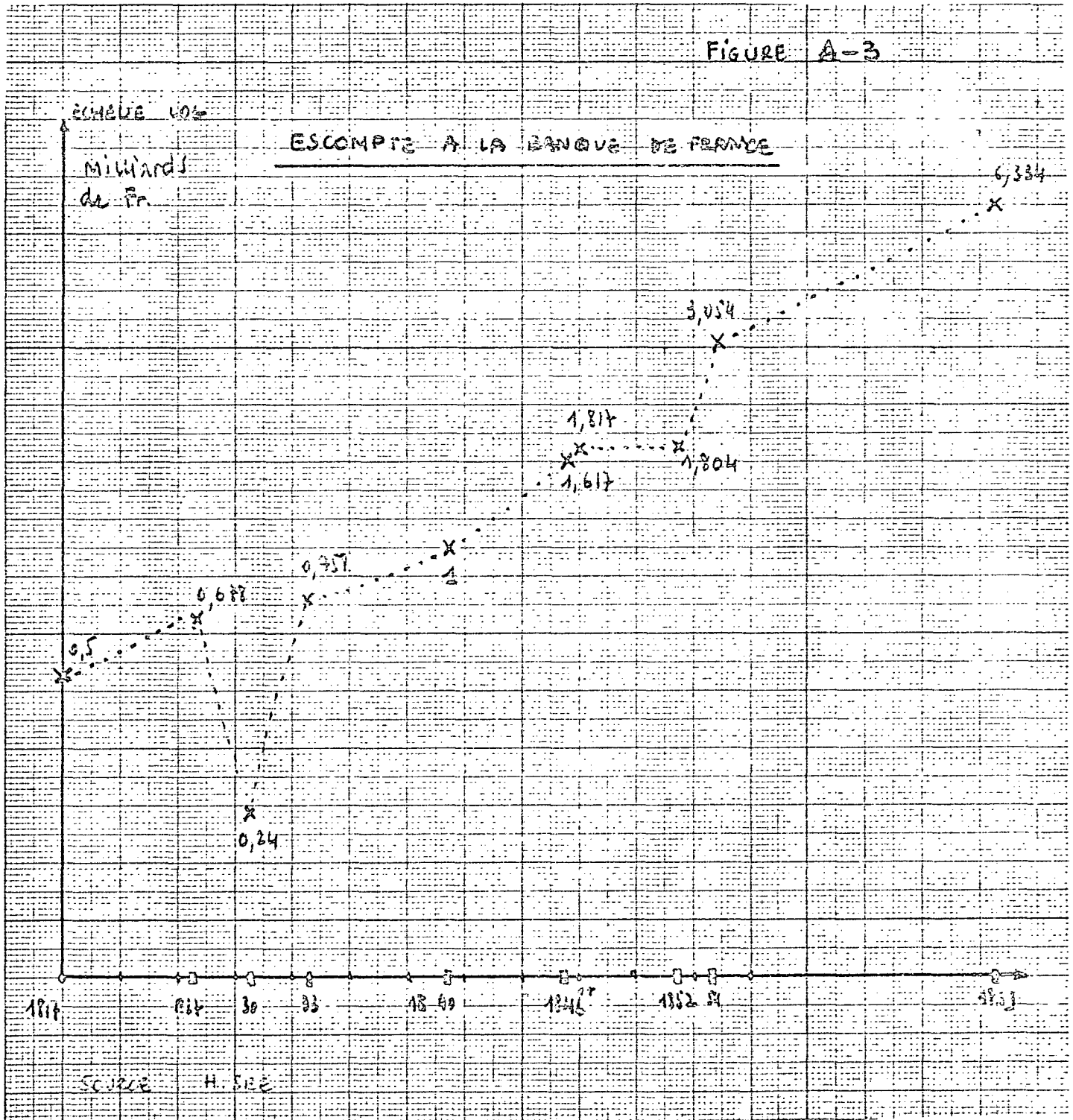
Isaac MIREs fonda en 1851 la Caisse des Actions Réunies, future Caisse Générale des Chemins de Fer (1854) qui lui permettait en 1860 de contrôler 350 Millions de capital.

En 1852 se fondait la Banque Foncière de Paris qui allait devenir le Crédit Foncier de France avec l'aide de l'Etat. En 1861 le Crédit Foncier participait à la création de la Société Générale de Crédit Agricole.

En 1858 c'était le tour de la Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, en 1863, du Crédit Lyonnais, première banque de dépôt dès 1871, la Banque de Paris et des Pays Bas etc...

Le mouvement allait bien au-delà du second empire. Mais le secteur bancaire allait connaître dans cette première partie de la période une structuration déterminante. Ouvert vers l'extérieur, comme la Banque de l'Union

FIGURE A-3



Parisienne (B.U.P.) créé en 1874, la Banque Française pour le Commerce et l'Industrie créé en 1901, le Crédit Mobilier Français qui a repris en 1902 le Crédit Mobilier et qui fusionna en 1931 avec la B.U.P. ou la Banque Transatlantique fondée en 1881 par les PEREIRE, le système bancaire français est ainsi COMMANDITAIRE de l'INDUSTRIE. Il fait de Paris la première place boursière Européenne

La IIIe république, en dehors de la période de stagnation de 1883 à 1886 connut un accroissement de l'ampleur du système de drainage de l'épargne, notamment par la création et le développement des Banques Régionales rattachées au Crédit Industriel de Paris.

Les Caisses d'Epargne, dont le développement était déjà engagé dès avant 1848, avaient en 1903 14 millions de "clients" pour 39 millions d'habitants.

La circulation des billets allait connaître une évolution également considérable passant de : 530 Millions de Francs en 1851 à 745,3 en 1861 ; à 2075 en 1871 , 2576 en 1881 , 3085 en 1891 , 4116 en 1901 , 5243 en 1911. Dans le même temps l'indice des prix de détail et de gros restait d'une extrême stabilité. En base 100 pour 1901-1910, l'indice des prix de gros des 45 articles passe, en moyenne annuelle de 110 en 1851 à 142 en 1861, 138 en 1871, 117 en 1881, 98 en 1891, 91 en 1901 et 113 en 1911. Ces fluctuations de prix caractérisent bien les cycles longs de SIMIAND-KONDRATIEFF, les périodes de hausse coïncidant avec les phases ascendantes des cycles.

Dans le même temps, l'évolution du commerce intérieur et extérieur fut très importante. Le traité de libre échange de 1860, négocié par M. CHEVALIER avec la Grande-Bretagne portant suppression de la prohibition sur les marchandises et remplaçant celle-ci par des droits ad. valorem, ouvre une ère nouvelle.

Ce traité, prolongé ensuite par d'autres (notamment avec la ZOLLVEREIN) ouvrit jusqu'en 1892 la France au libre échangeisme, et intensifia relativement la concurrence. Le développement de la politique coloniale, en particulier vers l'Indochine (1870) et plus tard vers l'Afrique Occidentale et la mise en valeur de l'Algérie favorisa l'assise du capital français sur une base plus vaste (40 à 50 Millions d'habitants, 10 Millions de km²).

Henry SEE parlera pour cette période de triomphe de la Grande Industrie. En effet, confrontée à des conditions générales favorables, supportée par la dynamique financière, l'industrie de base, en s'appuyant sur un développement rapide du machinisme (cf. figure B3), surtout spectaculaire entre 1850 et 1870 pour l'équipement, et entre 1890 et 1900 pour la puissance des machines (figure B.3.), s'orientait vers le développement de vastes unités de production et voyait son activité croître de manière exponentielle (cf. figure E3.). Les conséquences en sont évidentes tant au niveau des structures industrielles, que des prix, puisque s'emparant d'abord des secteurs de base, la mécanisation atteint les secteurs de production de biens de consommation.

LE MACHINISME A LA FIN DU XIX^e SIECLE

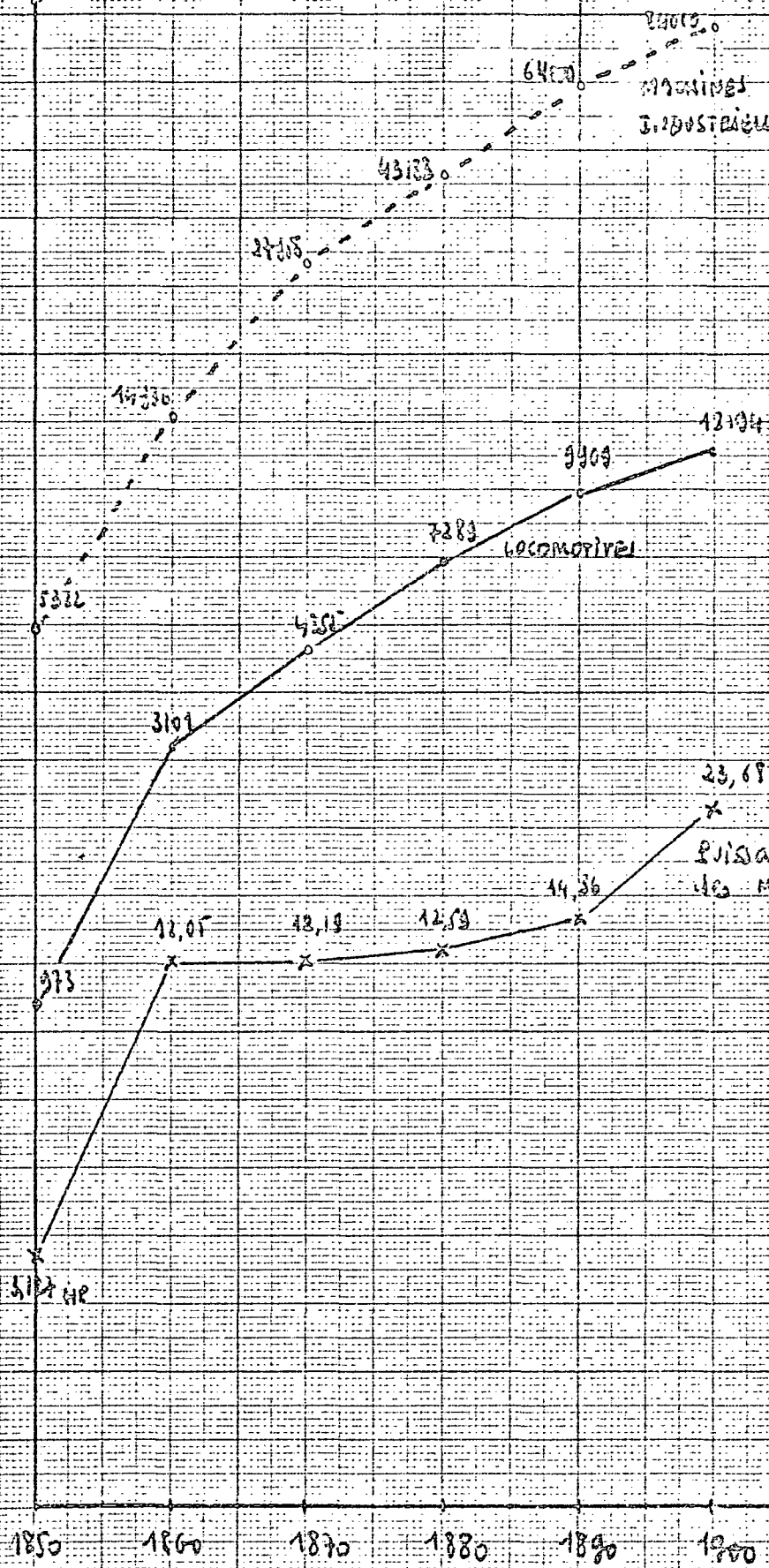
ECHELLE

LOG

MACHINES INDUSTRIELLES

LOCOMOTIVES

PUISANCE MOYENNE DES MACHINES INDUSTRIELLES (HP)



La concentration industrielle peut être matérialisée par un indicateur :

.4% des établissements ont plus de 50 salariés et emploient 2/5 des ouvriers en 1896. En 1963 ces établissements ne seront plus que 3% mais regrouperont 73,7% des salariés industriels, contre 56% en 1906.

Néanmoins l'aspect dominant la période tient probablement en la conjugaison des deux faits :

- * L'extension du capital financier, consacrée au développement des Industries de base et des conditions générales de production ;
- * Et la croissance de la nature capitaliste de l'ensemble des industries.

Bien qu'amputée de la ressource du minerai lorrain, entre le traité de Francfort et celui de Versailles, et grevée d'une indemnité de guerre considérable, la France de 1871-1873 bénéficia en partie de la guerre de 1870, puisque comme l'indique M. FLAMANT (cours d'histoire des Faits Economiques et Sociaux cours de droit 1970. Tome II) "Le transfert se fit sans grandes difficultés" et l'économie Française continua de se développer avec le concours de l'Etat. Cependant, un certain retour au protectionnisme douanier (1892-1897) et le développement des ententes peut apparaître comme étant à l'origine de certaines difficultés futures.

SECTION 2. LA PERIODE 1914-1938 : UNE TRANSITION EN FORME DE DECLIN

Selon C. BETTELHEIN, il apparaît qu'au seuil de la guerre de 1914-1918, la France s'engage dans une période où, tout en étant entrée dans l'ère capitaliste, elle connaît une insuffisance notoire de ses ressources en matières premières (1), un outillage et un machinisme arriéré, et une population vieillie. Cependant, comme nous le verrons ci-dessous, la décadence de l'économie française est à relier à d'autres facteurs. Charles BETTELHEIM relie ce déclin à un facteur selon lui primordial : "L'action des Formations Monopolistiques" aidée tant par l'étroitesse du Marché National suscitant des positions protectionnistes, que par la place restreinte du commerce international dans l'économie française. Ce phénomène semble contemporain, d'après F. CARON d'une intensification capitalistique engagée dès 1890 et qui s'est prolongée jusque vers 1930. (C'est ce qu'il ressort, également de l'estimation du capital fixe productif par Jean MAIRESSE - Economie et Statistique Juillet-Août 1971). Nous constaterons

1) D'un certain point de vue des auteurs comme M. FLAMANT, considèrent la récupération de la Lorraine comme un facteur supplémentaire d'accroissement du déficit charbonnier, qui a pu atteindre, en 1930, plus du tiers de la consommation apparente (35 Millions de tonnes environ pour 90 Millions de tonnes consommées). Cependant en proportion ce déficit a peu varié, et reste toujours proche du tiers de la consommation entre 1840 et 1938. Il fut cependant décroissant à partir de 1930.

néanmoins qu'une certaine suraccumulation s'est fait jour dès 1895 environ, puisque le pourcentage d'écart par rapport à la tendance séculaire de l'indice de l'investissement ("Outillage industriel") est en général positif entre 1895 et 1913 quand celui de la production industrielle de F. CROUZET est négatif.

Faut-il voir là une contradiction entre l'analyse de C. BETTELHEIM, et certaines données chiffrées, reprises en particulier par F. CARON ? Certes, F. CARON considère, ce qui est constant dans les crises du capital, que la période 1930-1940 fut une période de reconversion, mais la question fondamentale de l'interprétation de l'entre-deux-guerres n'en demeure pas moins posée !. Le diagnostic de cette période, comme celui de la période antérieure est essentiel, tant pour comprendre l'intervention de l'Etat en matière de transports, que pour interpréter le développement ultérieur du capitalisme français.

De fait, les comparaisons internationales semblent accréditer l'idée du déclin français, tant face à l'Allemagne que la Grande Bretagne, l'U.R.S.S. ou les U.S.A. En effet, en 1937 la production française représente une fraction plus faible qu'en 1913 de la production de ces divers pays.

D'autre part, la puissance du machinisme français est très faible, effectivement, en comparaison de ses concurrents principaux.

(*)
En 1938, 7.500 c.v. étaient à la disposition de chaque actif en France, contre 20.000 c.v. en Grande Bretagne, et 33.500 c.v. aux U.S.A. Par ailleurs, en matière de concentration industrielle, technique, la France n'arrive au premier rang parmi la Grande Bretagne, les U.S.A., l'Allemagne, et l'Italie que pour la métallurgie. Elle vient au second rang en matière de caoutchouc, papier carton, mais au dernier rang pour les industries alimentaires, textiles, de travail des étoffes, des cuirs et peaux et des terrassements et constructions, rassemblant 55% des effectifs de l'industrie (cf. BETTELHEIM, op. cit. p. 51).

Quelle vision synthétique avoir de cette période, alors qu'il existe entre autre une série de polémiques sur le problème de savoir si le marché financier a joué, ou non, son rôle entre 1920 et 1940. (cf. F. CARON article cité p. 102), et finalement sur le diagnostic de l'économie française de l'entre deux-guerres.

1.2.1. Le vieillissement de l'appareil industriel

C. BETTELHEIM, dans son ouvrage présente une analyse des industries en distinguant trois catégories :

- les industries jeunes
- les industries de biens et de consommation
- les industries traditionnelles.

(*) Chevaux vapeurs

1.2.1.1. Parmi les industries "jeunes" il se trouve surtout des branches productrices de biens de production ou d'investissement, et qui ont connu une certaine expansion.

- La construction mécanique qui vit ses emplois augmenter de 89% entre 1906 et 1931 mais subit très vivement la crise de 1930 à 1938, connut une forte croissance de sa production entre 1906 et 1931 (+ 157%) et donc de sa productivité. L'automobile, surtout, eut une forte expansion ;

- Le secteur du bâtiment qui connut une expansion équivalente de ses emplois et de sa production (respectivement 60,7% et 62% entre 1906 et 1931) mais subit également la crise ;

- Les industries minières qui connurent un gain considérable de productivité en n'augmentant que de 23% ses effectifs entre 1906 et 1931 quand les productions augmentaient parfois de plus de 200 (fer) ou 500% (potasse) ;

- La métallurgie qui malgré l'effondrement de 1930-1938 vit progresser sa production de 205% pour la fonte (1931-1906) et de 293% pour l'acier (d³) quand les emplois progressaient de 147% (1931-1906).

Cependant l'effondrement fut spectaculaire après 1930.

Au total les industries de base virent leurs emplois progresser de plus de 48% entre 1906 et 1931.

1.2.1.2. Les industries productrices de biens de consommation connurent une évolution plus modeste, mais parfois sensible (papier, caoutchouc, industries polygraphiques, alimentation).

1.2.1.3. Enfin, les industries traditionnelles, connurent une regression de leur production (-22% entre 1906 et 1931) et une stagnation de leurs effectifs (+ 0,6% entre 1906 et 1931).

Il ressort de ces éléments que l'industrie française se trouve globalement affaiblie pendant la période bien qu'elle connaisse une évolution lente mais positive de sa production entre 1913 et 1930 (+ 22,01%). Si on tient compte de la guerre de 14-18, on remarque que la production a mis de 5 à 6 ans pour retrouver le niveau d'avant guerre et qu'à partir de cette date la production industrielle a progressé en moyenne de 2% par an, pour s'effondrer progressivement ensuite.

Il faut voir clairement que l'économie de 1913 à 1950 s'avèrera être une économie marquée par la profondeur de la crise, que celle-ci se matérialise ou par des conflits armés. Cependant, entre 1913 et 1930, l'industrie française s'affirma comme relativement en déclin en même temps qu'elle subit une évolution financière préjudiciable au développement des forces productrices.

1.2.2. La crise financière

L'appareil industriel vieillissant, est à mettre en rapport avec l'évolution financière du système.

Tout d'abord, à l'effondrement de la fortune mobilière d'avant guerre, succéda la naissance d'une fortune basée sur l'inflation (cf. BETTELHEIM, op. cit. p. 85).

Bien que la période fut marquée par une accumulation du capital-argent appuyée sur un système bancaire de dépôts concentré (Crédit Lyonnais, Société Générale, Comptoir d'Escompte, Crédit Industriel, B.N.C.I. et C.C.F.) auquel s'ajoute le secteur des Banques d'Affaires (Pays-Bas et B.U.P.), la part du portefeuille commercial a chuté au profit de la dette flottante de l'Etat.

Le système bancaire, joua donc un rôle plus stratégique mais moins moteur dans l'économie.

L'augmentation probablement faible de l'épargne a été orientée avant tout vers des dépôts et peu vers les marchés de capitaux tandis que la part du compte privé dans les émissions de valeurs mobilières est passé de 80% en 1910-1913 à 29% en 1921 (située vers 30% entre 1910 et 1922, elle est restée située entre 30 et 70% entre 23 et 31 pour ne plus dépasser 16% entre 33 et 38).

Le rôle joué par les finances publiques (Etat et Collectivités Locales) dans ce contexte, fut sans doute prédominant.

En effet, entre 1911 et 1936 la part des finances publiques est passée d'après C. BETTELHEIM de 14% à 40% du revenu national, leur volume triplant, tandis que les recettes fiscales ne représentent à la même date que 25% dudit revenu. Cet aspect des choses, renforcé par des prix relatifs à l'étranger trop élevés, a probablement installé la France dans une situation malsaine.

1.2.3. La conjugaison des facteurs

Il nous semble clair par conséquent que la conjugaison des divers facteurs sommairement décrits ci-dessus ont pesé sur l'évolution de l'appareil économique français, vivant la contradiction entre la forte concentration financière et sa faible concentration technique.

Peu disposé à mettre en oeuvre une politique du capital dynamique, il a progressivement perdu son rang mondial et sa compétitivité sous l'influence d'une politique financière malsaine de l'Etat marquée par l'extrême domination de sa dette flottante.

Après sa naissance et son enfance, le capitalisme français n'atteignait pas ainsi un stade suprême, mais connaissait non seulement une crise

de croissance mais le contrecoup de l'incapacité politique et économique de son capital de concevoir une stratégie de développement.

L'un des aspects de cette "crise" réside sans conteste dans l'évolution des prix. A une période de stabilité des prix, voire de décroissance à long terme entre 1820 et 1910, succède dès 1914 une période d'augmentation rapide, puisque leur niveau (prix de gros) a probablement été multiplié par 8 entre 1914 et 1940. L'évolution de la dette perpétuelle et à terme de l'Etat semble avoir augmenté dans des proportions supérieures entre 1914 et 1930 (peut-être deux fois plus vite,).

Cependant, la crise des années 30 est sans nul doute le trait caractéristique le plus important de cette période.

La thèse de la crise de reconversion n'est pas absurde, mais à mettre scrupuleusement en rapport avec la mauvaise gestion de l'Etat, et la faiblesse de l'organisation technique du capital. Il est probable que l'évolution de la politique salariale et de main-d'oeuvre joua un rôle dans ce déclin relatif de l'économie française (limitation de la durée du travail par exemple, évolution de la productivité du travail, substitution capital - travail etc...). Cependant la question est de savoir si la reconversion et la crise sont à relier à la baisse tendancielle du taux de profit des firmes monopolistes, hésitant en cela à accroître leur composition organique.

En tout cas, le Malthusianisme dont parle C. BETTELHEIM est confirmé par la baisse, relevée par E. MALINVAUD, des émissions de valeurs françaises, par rapport au P.I.B. (7,4% en 1924, 6,6% en 1928, 7,4% en 1930 et 3,2% en 1938).

On peut aussi faire l'hypothèse d'une accumulation entre 1914 et 1930 de facteurs de retournement du cycle ascendant de l'économie, renforcée, dans le cas français par les facteurs spécifiques que nous avons exposés.

(L'action des formations monopolistiques est mis en évidence par F. CARON dans son histoire du réseau du Nord, il renforce notre analyse).

L'argument du vieillissement industriel et démographique de la France dans une période de transition, repris en partie par A. SAUVY ne manque pas d'attrait. Le plan d'outillage national de TARDIEU en 1929, mis en oeuvre en 1931 témoigne du vieillissement industriel. Sur le plan démographique la proportion de plus de 60 ans atteint 14% en 1921, chiffre qu'elle atteint en Grande Bretagne et en Suède en 1938 et en 1950 en Allemagne ! L'inadaptation de la France à la transition est patente en matière minière. Ainsi, entre 1913 et 1926, grâce à la récupération du minerai Lorrain, la production d'acier par tête progresse de 80% quand la consommation ne progresse que de 40%, parallèlement la production de houille est encore en France plus onéreuse qu'en Angleterre ou en Allemagne.

Le tableau récapitulatif présenté par J. LEVAINVILLE dans son ouvrage : l'Industrie du Fer en France (Paris Colin 1932, 2e édit.) présente ci-dessous concrètement la conséquence quantitative du déséquilibre engendré par la récupération de la Lorraine. La France acquiert une maîtrise du marché du minerai de fer sans lui conférer la prééminence métallurgique.

1 9 1 3

Chiffres en Milliers de T. : Source LEVAINVILLE (op. cit.)

REGIONS PRODUITS	A FRANCE (1)	B LORRAINE	C SARRE	A + B + C
<u>1. Matières premières</u>				
1.1. HOUILLE (sans lignite)	40 129	3 795	13 218	51 142
1.2. COKE	4 027	91	1 900	6 018
1.3. FER	21 919	21 135		
<u>2. Produits bruts</u>				
2.1. FONTE	5 207	3 870	1 371	10 448
2.2. ACIER	4 686	2 286	2 079	9 051
<u>3. Produits finis</u>				
3.1. FER	406	"	"	"
3.2. ACIER	3 186	2 027	1 652	6 855

1) sans compter les productions algériennes et tunisiennes.

Il s'agit là d'indications partielles pour une analyse des facteurs déterminant non la crise, mais le déclin économique de la France. La question posée est de savoir s'il y a eu ou non, entre 1920 et 1938 diminution ou stabilisation de la dynamique de la densité capitaliste, crise de suraccumulation et faiblesse de la demande effective et en définitive renforcement de ces mécanismes par une gestion publique pesant sur l'évolution financière du système. (Taux d'intérêt artificiellement haut, accumulation de la dette, échec des politiques déflationnistes).

Dans le cadre d'une telle interprétation, qui renvoie finalement à la problématique de l'augmentation de la composition organique du capital, on parvient à percevoir un relatif déclin après la première guerre mondiale. La combinaison de l'incapacité stratégique du capital face à la propre crise de suraccumulation et d'une faiblesse démographique et financière peut expliquer fort bien le vieillissement de l'appareil industriel et le pessimisme des investisseurs. La propension à investir aurait connu en France une crise plus profonde, plus structurelle que dans le reste de l'occident. D'où, sans doute, l'apparente contradiction entre les diverses analyses, contradictions non de l'analyse, mais du réel. Face à ce produit du système, les gouvernants ont nécessairement connu les mêmes débats que les autres gouvernants occidentaux, mais à cela près que, la crise étant plus spécifique les contradictions à réguler étaient plus pesantes.

Acceptons pour l'heure ces hypothèses. Elles seules nous semblent,

au point où nous en sommes, résoudre les questions que nous nous posons. Elles ont par ailleurs le mérite d'éclairer d'un jour nouveau notre objet principal : la question des transports.

Ainsi de 1840 à 1914 environ, l'économie française semble vivre, non sans crises, mais globalement une période de take off et de maturation d'un système capitaliste développé, dont l'essor coïncide avec une accumulation spectaculaire et une intervention structurante du capital financier.

Au-delà, entre 1920 et 1938 elle connaît, outre un vieillissement démographique et industriel, une crise de suraccumulation renforcée tant par la politique financière de l'Etat, et des événements fortuits que par la politique des groupes bancaires et monopolistes.

Il nous semble patent que cette seconde période, marquée par une crise mondiale renforcée par la rupture de l'équilibre international à la suite de la dévaluation de la livre en 1931, est caractérisée par une grande crise industrielle dont les répercussions financières furent considérables. C'est à travers cette crise que se révéleront le plus clairement les contradictions et les limites de la politique d'exploitation des transports terrestres de marchandises. C'est à partir d'elle que se renverse sa problématique.

S'il est possible de caractériser la période 1840-1940 par la succession de deux grandes phases, l'une, qui s'écoule de 1840 à 1914 constituant

la naissance et l'essor du capitalisme industriel développé, et l'autre de 1914 à 1940 caractérisée par une suraccumulation renforcée et un vieillissement considérable de l'appareil industriel, il est intéressant de rappeler ici que si (1914-1920) - 1938 est une période homogène de crise, la période 1840-1914 a connu une série de fluctuations plus douces, mais indiscutables. (*)

- De 1840 à 1850 : se poursuit une dépression relative
 - De 1850 à 1869 : se déroule une période de croissance soutenue
 - De 1870 à 1899 : s'installe une dépression assez générale
- et de 1900 à 1913 : se développe une phase d'expansion et de prospérité.

Ces fluctuations n'enlèvent rien à notre description, mais la précisent.

La fin de la dépression d'avant 1850 est une période de construction de base de développement (cf. la citation d'A. BLANQUI).

De 1850 à 1869, période très active, s'opère une structuration déterminante mais dans la croissance etc...

Ces aspects cycliques sont mineurs par rapport aux mouvements séculaires, mais ils sont au centre de l'analyse de l'intervention de l'Etat dans l'économie, qui est, nous l'avons indiqué (cf. supra aspects théoriques :

(*) Ce que nous savons de l'évolution économique ultérieure de l'économie française, fut-elle marquée considérablement par la guerre, nous conduit à penser que la relative lenteur des restructurations techniques du capital ont pu favoriser la croissance de l'après-guerre.

l'Intervention de l'Etat) corrélée à l'évolution cyclique de l'économie.

SECTION 3. ELEMENTS POUR UNE APPROCHE DES FLUCTUATIONS ECONOMIQUES DES CRISES
ET DE LA RECONVERSION DU CAPITAL

1.3.1. L'ouverture des pôles d'accumulation nouveaux

L'ouverture de nouveaux pôles d'accumulation possibles, comme les chemins de fer aux environs du milieu du XIXe siècle, ou l'automobile aux alentours de 1920 génère dans le cas le plus fréquent, avec un délai plus ou moins long, compte tenu des profits prévisibles, une augmentation tangible du capital investi visant à accroître la surface de production.

L'ouverture de ces pôles nouveaux correspond le plus souvent à des innovations techniques produites par l'expression des limites du fonctionnement du système économique, des conditions de production nécessaires au développement du système et de sa rationalité. Dans de nombreux cas l'ouverture de ces pôles coïncide avec des crises dans les secteurs industriels et en particulier dans les secteurs amont. Ces crises peuvent être la matérialisation d'une baisse tendancielle du taux de profit moyen de ces branches affectées d'une composition organique du capital excessive ou d'une crise de réalisation de la production liée à la limitation des marchés.

1.3.2. Matérialisation simple des crises.

La matérialisation simple de ces crises produit des fluctuations

courtes de la production industrielle permettant soit l'accentuation des processus de concentration, soit le recyclage du capital sur des secteurs ou marchés proches, complémentaires ou substituts (il s'agirait ici de l'aspect court des cycles empiriques de l'économie).

On peut assister alors à des réorientations, des restructurations de l'appareil industriel sensibles, mais non radicales. (Régulation à court terme).

La fluidité du capital, et notamment la forme dominante déterminera la nature de la fluctuation. La domination du capital financier renforçant sa fluidité, sa tendance à la reconversion en fonction immédiate des perspectives de profit.

1.3.3. L'Etat régulateur

Dans cet arbitrage, l'appareil d'Etat jouera il est vrai un rôle régulateur également sensible, en tant qu'appareil de bonification des taux de profit, mais aussi en tant que fournisseur d'un capital dévalorisé pour réaliser, prendre en charge ou financer tout ou partie des infrastructures du nouveau pôle ou son coût de développement.

1.3.4. La vie de branche

Dans sa vie de branche, le capital évolue donc nécessairement assez

vite vers l'investissement qualitatif recherchant à maximiser le profit par un usage de procédés plus performants et la limitation de sa dépendance vis à vis des fournisseurs de la branche. Minimiser l'avance en capital est un objectif permanent générant le progrès technique de branche. C'est souvent l'époque de la recherche de formules de concentration pour obtenir des économies d'échelle, ou la recherche de processus d'intégration péréquant les taux de profit et pompant les rentes absolues. C'est ainsi l'ère de la recherche de rentes différentielles technologiques.

Au-delà le capital recherchera plus profondément à prendre des mesures touchant plus précisément le travail et son organisation, confronté à une composition organique croissante, la voie recherchée est celle de l'obtention de gains de productivité de la main-d'oeuvre sans investissement nouveau.

1.3.5. Les limites

Mais après les premières mesures, l'investissement initial atteint vite ses propres limites de capacité et ce sera, compte tenu des limites de l'intensification et de l'organisation du travail l'impasse relative, et la porte ouverte à la crise de suraccumulation. Dès lors la question de la reconversion de la réorganisation de la branche est posée, d'autant que dès la fin de la période d'amélioration qualitative du capital productif, il est probable que les capitaux recyclés ont pu, devant la baisse tendancielle du taux de profit promouvoir des branches nouvelles, concurrentes ou non. C'est la matérialisation complexe de la CRISE.

Or certaines de ces branches ne trouvent plus dans la concentration ou l'intégration des solutions stratégiques.

1.3.6. Crise-Domination

Ainsi, dans la mesure où elles dominent historiquement l'économie en une de ses phases d'évolution, ces branches affecteront dans leur crise l'ensemble de l'économie nationale et très vite internationale.

L'accentuation de la Division Internationale du Travail, en mettant en phase les économies dominantes renforce ce phénomène en en différant l'apparition ; elle joue le rôle de régulateur à court terme mais de boomrang à long terme.

1.3.7. Cycles à long terme et Branches Dominantes

Nous pensons qu'il est fort probable que les cycles à long terme de l'économie, matérialisés ultérieurement par des phénomènes monétaires, reflètent en fait la crise de ces branches dominantes et les crises de la rupture de l'équilibre des pôles d'accumulation du capital. Il est probable aussi que l'aspect inégal du développement mondial renvoie aux mêmes mécanismes au plan des nations dominantes et en reflète le jeu au plan des nations périphériques.

Dans cette hypothèse la crise serait le régulateur violent des pôles d'accumulation du capital et l'Etat le régulateur et/ou l'agent de ces ruptures. Elle succéderait également à une période d'augmentation intense de la productivité du travail et de l'organisation du travail et à des crises de nature plus sociale sur le front des relations du travail.

La croissance du système capitaliste serait ainsi appuyé sur des fluctuations de court et de long terme marquées par des crises plus ou moins fortes.

Fluidité du capital, domination géographique, et économique des branches, limites de la productivité du travail et opportunités technologiques, action régulatrice de l'Etat, et dégagement de branches permettant d'offrir de nouveaux pôles d'accumulation, détermineraient l'ampleur de la crise.

Cependant, les limites de ce processus constituent des incertitudes profondes

1.3.8. Facteurs de renforcement

Par ailleurs l'équilibre précaire entre le secteur produisant des biens productifs et celui qui produit des biens de consommation s'en trouve en permanence affecté (1) se concrétisant par des crises de débouché. Au surplus

1) Notamment par les liaisons entre les crises et la demande globale (et finalement le chômage).

des conditions spécifiques qui peuvent se matérialiser par des crises rampantes transposées au niveau des mécanismes de prix peuvent accentuer à terme l'ampleur de la crise par un dérèglement du système d'indicateurs financiers pris en compte par le capital

L'hypothèse d'un tel mode de fonctionnement économique peut ainsi justifier en partie la situation économique internationale et ouvrir des perspectives d'analyse rétrospective et prospective.

1.3.9. Le cas des transports

Dans le cas de l'économie des transports, l'hypothèse peut être faite d'une crise profonde, dès 1913-1930, du chemin de fer. La convention unique de 1921 en serait une matérialisation bien évidente. Mais le développement du chemin de fer, notamment de son débit n'en n'était pas encore affecté, et l'Etat allait supporter tout simplement, comme pendant la crise des années 1890, une part croissante des dépenses d'établissement des compagnies. Notre hypothèse est renforcée par divers aspects de la politique industrielle : renforcement de la politique des ententes préconisée par l'Etat (secteur sidérurgique ou pétrolier). Cette période est celle où s'opère des manoeuvres visant une reconversion du capital, mais c'est aussi l'époque où, d'après J. MOCH, une véritable suraccumulation s'est opérée au profit des secteurs amont et bancaires. Cependant, des ingénieurs tels que JAVARY, continuaient à préconiser cette accumulation croissante. S'agissait-il du vrai problème, JAVARY lui-même se demandait

si l'industrie du chemin de fer était possible, mais il voyait surtout, non un mécanisme de suraccumulation et de perte d'une certaine prédominance, mais une question liée aux charges salariales . Certains, tels DARTIGOLLES, parleront de "seuils techniques" (op. cit. par CARON p. 505), d'autres évoquent la concurrence automobile. En fait, il s'agit bien d'une crise qui allait aboutir en 1937 à la solution de la SNCF, et dès 1934 à l'expression d'une volonté de coordination des transports. Les régulateurs des fluctuations échouèrent donc pour aboutir à une formule d'économie mixte (1).

1) On notera au passage que l'économie de la Convention de 1921 conduit à "noyer" les réseaux d'Etat dans le Comité de Direction des Réseaux dominés par les capitaux privés. C'était l'économie mixte, déjà, mais avec un équilibre différent !...