

Millions de Tonnes

FIGURE G-3

CHARBON
PRODUCTION ET CONSOMMATION

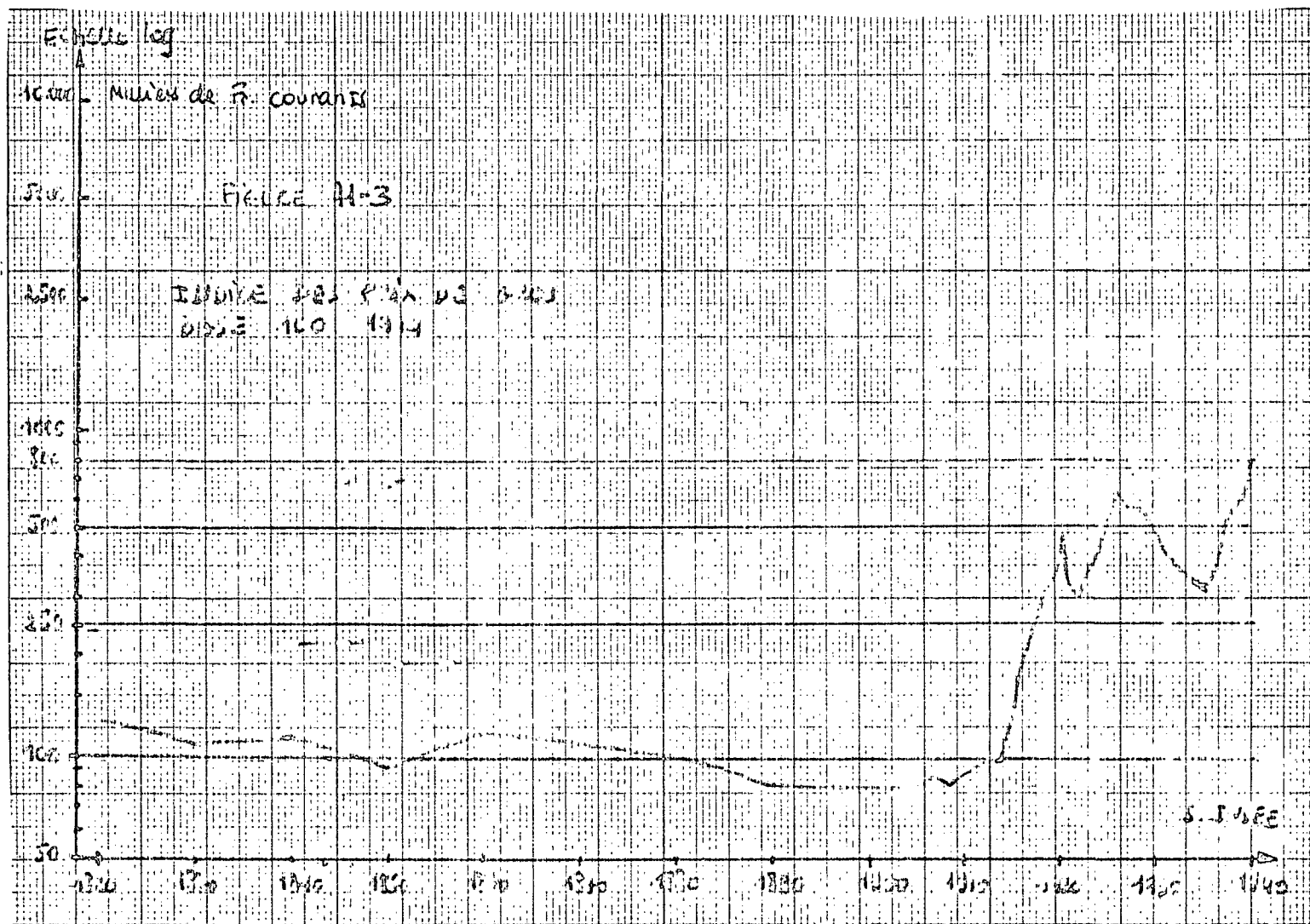


CONSUMMATION EN EQUIVALENT
DE CHARBON EN 10⁶ T.

PRODUCTION CHARBON
10⁶ T.

SOURCE : ENSGE

1920 1930 1940 1950 1960



2. ANALYSE QUANTITATIVE SOMMAIRE DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES
(analyse sommaire sur la période 1830-1838).

ANALYSE DES "SERIES TOUTAIN" (Réf. J.C. TOUTAIN : Les transports en France
de 1830 à 1865).

L'ouvrage cité en référence publie une étude globale de l'évolution des transports sur longue période. L'analyse des séries mises au point par TOUTAIN, en particulier des séries établies en moyennes décennales, permet d'obtenir une vision quantitative générale. Notons cependant qu'il ne s'agit pas d'un travail économétrique mais seulement d'un dépouillement de séries dont l'allure générale, les liaisons, les rapports, peuvent enrichir un premier travail d'étude historique. Elles servent en tout état de cause à l'interprétation ou à la mise en évidence ultérieure des mécanismes de l'intervention de l'Etat.

Nous présentons, ici, quelques résultats principaux et les commentaires associés pour la période 1830-1838.

Nous les avons rangés en 2 rubriques principales :

1. le trafic et les débits
2. Les trafics, et les liaisons tarifs-trafics.

périodes de décroissance des débits du fer coïncident avec les flux maximaux de participation de l'Etat au premier établissement des compagnies de chemin de fer, et les périodes de crise économique (1). A travers ces graphiques, la sensibilité du fer aux crises est patente et considérable ! L'aggravation de la situation financière des chemins de fer au cours de la crise des années 1893 et de celle des années 1930 est à relier à cet indicateur.

Par ailleurs, globalement et sur longue période, on remarque que l'investissement en infrastructures à un rendement croissant, si l'on néglige sa technicité et sa capacité au dénominateur.

En tout état de causes, on remarque que les trafics augmentent toujours plus vite que les débits, ce qui montre bien l'importance des investissements réalisés. Cependant, cet état de chose est très inégal :

ROUTE		FER		CANAUX	
Trafics	Débits	Trafics	Débits	Trafics	Débits
1830	100	100 (1841-1844)	100 (1841-1844)	100	100
1935-1938	585	47 833	790	1 157	1 039

N.B. Trafics non corrigés.

1) Ces hypothèses seront précisées avec l'étude "D'un siècle d'Intervention de l'Etat en faveur des Chemins de Fer" (plus bas).

(La fiscalité et la participation de l'Etat au premier établissement des compagnies de chemin de fer. sont traités pour mémoire en Annexe 2).

2.1. LES TRAFICS ET DEBITS

Il s'agit là d'éléments simples. Leur analyse permet néanmoins de préciser l'ampleur des phénomènes et leur nature.

2.1.1. LE TRAFIC INTERIEUR ET LE PRODUIT PHYSIQUE DE L'ECONOMIE FRANCAISE

(figure A.4)

Notre calcul ici est très simple, nous avons comparé l'évolution en volume du produit physique et le tonnage kilométrique transporté, ces deux séries étant dues à J.C. TOUTAIN.

En prenant pour base commune 100 en 1830, le trafic serait passé à l'indice 1.365,7 pour la période 1935-1938 contre 464 pour le produit physique. Ces chiffres sont des ordres de grandeurs qui nous paraissent acceptables, ils représentent un taux de croissance de l'ordre de 1,5% par an pour le produit physique et de l'ordre de 2,5% l'an pour le trafic kilométrique.

Une régression établie entre le logarithme des moyennes décennales de trafic et le logarithme des moyennes décennales de produit permet d'obtenir la fonction :

$$\text{Log T} = 1,918 \times \text{Log P} - 4,374$$

T : Trafic kilométrique

P : Produit physique

PRODUIT PHYSIQUE ET TRAFIC

TRAFFIC INTERIEUR DE MARCHANDISES
COSTAGE INCULF
BASE 100: 1830

1200

1100

1000

900

800

700

600

500

400

300

200

100

0

OBSERVATION →

ESTIMATION

Log Produit = 1,918 Log Trafic
- 4,374

r = .9896

r² = .9793

1925-34

1935-38

1921-24

1905-13

1895-1900

1885-94

1875-84

1865-74

1855-64

1845-54

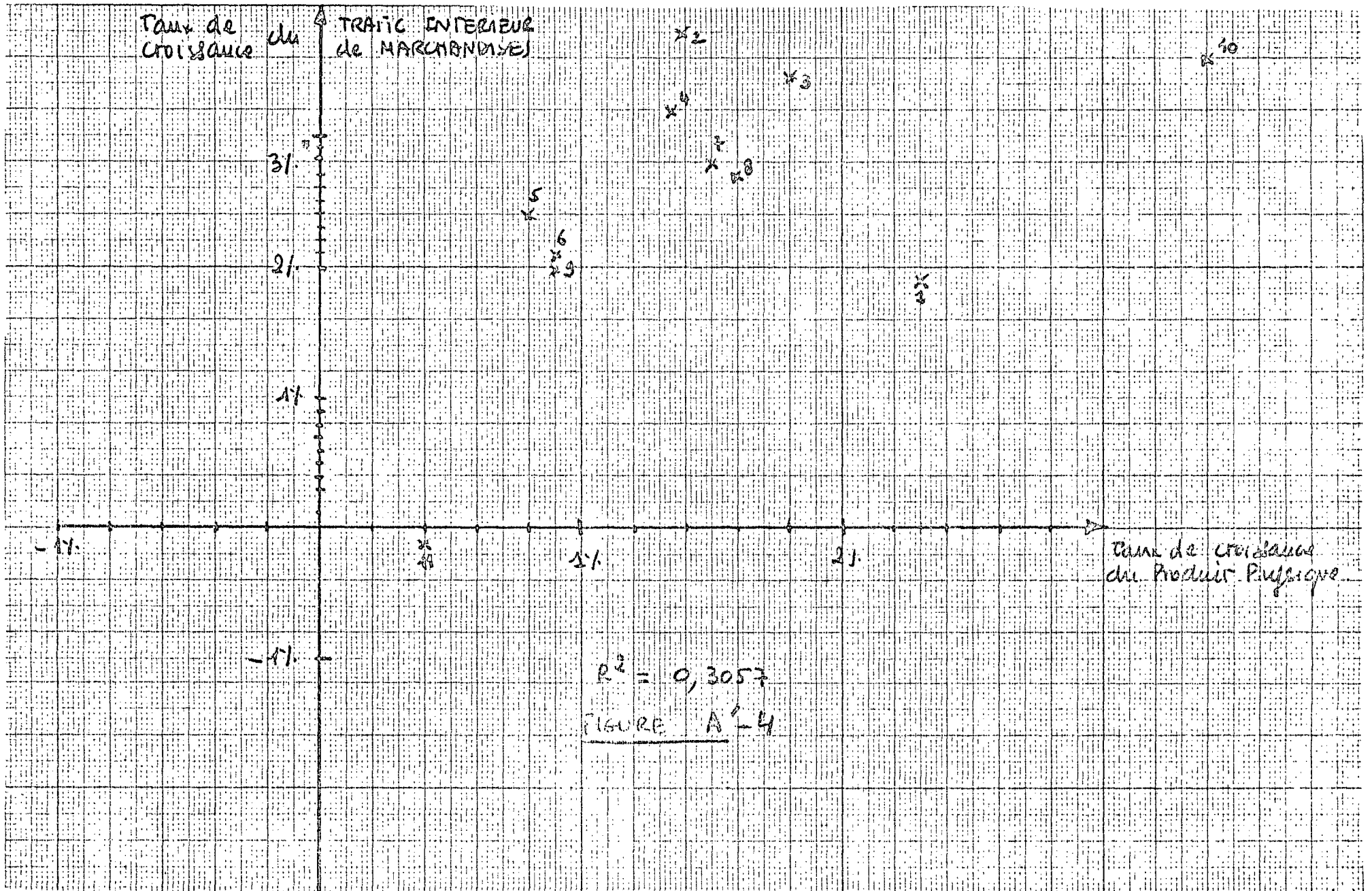
1831-44

BASE 100: 1830

INDICE DU PRODUIT

PHYSIQUE EN P. 1830

450



$R^2 = 0,3057$
FIGURE A-4

avec un coefficient de détermination de $97,93\%$ (r^2).

On obtient donc une élasticité Trafic/Production importante qui est à relier à l'allongement des distances parcourues (élargissement des marchés). Cette élasticité longue période est probablement acceptable pour la période 1830-1913.

L'élasticité étant plus forte entre 1913 et 1924 et plus faible au-delà, on note une régression significative du trafic entre 1934 et 1938, correspondant à une relative stagnation du produit physique.

RENOUARD (op. cit.) souligne en effet qu'en 1920, le "volume nécessaire pour une production donnée s'était considérablement accru par rapport à 1913". Mais, que cette période de disparité s'est réduite par la suite.

Sur longue période (1830-1938), il nous apparaît qu'après une relative stabilité de l'élasticité (1830-1913) s'opère ainsi un mouvement assez brusque de modification de celle-ci, mouvement en deux temps 1913-1921-1924, puis 1924-1934-1938.

On remarquera la coïncidence de ces retournements avec les principaux évènements de la politique des chemins de fer (convention de 1921 et politique de coordination), et avec le début de l'approfondissement du retournement du KONDRATIEFF.

Cependant, et c'est à noter la sensibilité conjoncturelle des trafics n'est pas forte.

En étudiant les taux de variation de la production industrielle, du trafic ferroviaire (en tonnes km) et du trafic des voies navigables (-d°-) entre 1901 et 1938, on constate que les taux de détermination sont faibles (r^2). Situés entre 0,33 (Fer-Production industrielle) et 0,36 (Voie navigable-Production industrielle), ces coefficients de détermination ne permettent pas de retenir comme significative (ou stable) la sensibilité conjoncturelle du transport intérieur. Le même type de calcul effectué sur des moyennes décennales pour l'ensemble du trafic intérieur estimé produit le même type de résultat.

En tout cas, bien qu'une liaison transport-production industrielle est évidente sur longue période, on remarque que les fluctuations de courte période sont peu liées. Certains points sont même "aberrants", comme 1931 pour lequel le trafic par fer baisse de 9,04%, le trafic fluvial augmente de 1,55% et la production croît de 13,53%. Ces phénomènes seraient bien sûr à analyser dans le détail, en conjoncturiste, mais il reflètent bien que s'il existe une liaison de long terme, structurelle entre production et transport, l'activité des branches est déterminante des variations à court terme.

2.1.2. L'EVOLUTION DES DEBITS (figure B. 4.)

Si l'on observe l'évolution des débits, exprimés en rapportant le tonnage kilométrique au kilométrage des réseaux, il apparaît que ceux-ci

évoluent au rythme moyen de 1,9 à 2% l'an (1830-1938). Les débits semblent évoluer en 4 paliers :

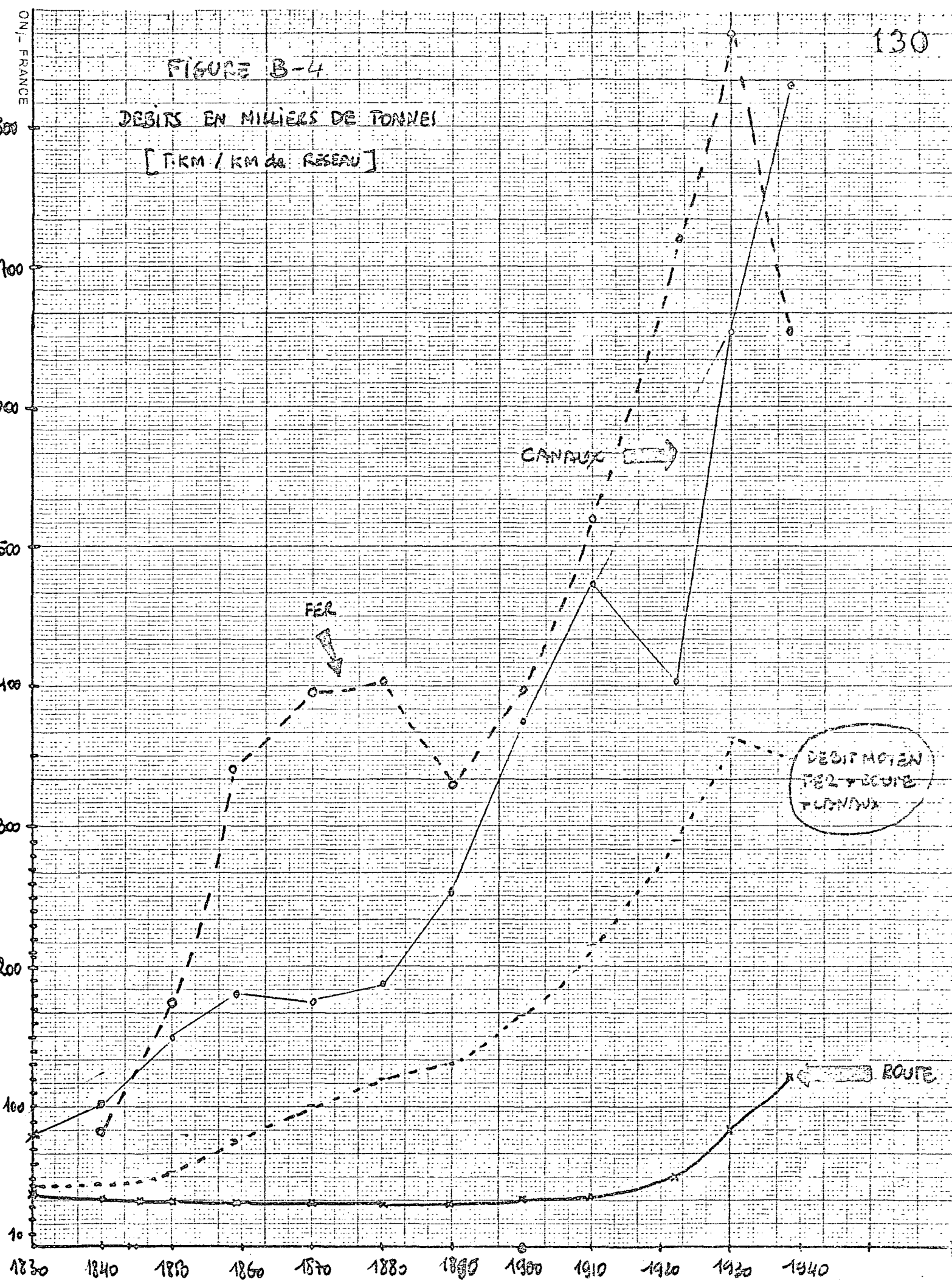
- 1) 1er palier : 1830-1850 environ, avec un taux de croissance proche de 1% l'an, correspondant au décollage des canaux et chemins de fer ;
- 2) 2ème période : 1850-1890, avec un taux de croissance de l'ordre de 2,2%, correspondant à l'essor très rapide des chemins de fer 1850-1880, puis des canaux 1880-1890 ;
- 3) Une troisième période (1890-1930) correspondant à une croissance continue du fer, au démarrage de la route (1910) et à une croissance des canaux interrompue aux alentours de 1920-1924, permettant aux débits de croître de 2,6 ou 2,7% l'an ;
- 4) Enfin, une quatrième période, où les débits décroissent (1935-1938) à la suite d'une baisse brutale des débits du chemin de fer.

Ces constatations, assez grossières, font ressortir à la fois la contribution des infrastructures des divers modes, l'évolution de leur "productivité", et les conséquences probables de telles évolutions. Il est clair par exemple qu'il n'y a pas absence totale de corrélation entre l'évolution de ces indicateurs de débits et l'intervention de l'Etat. On remarque en effet que les

FIGURE B-4

DEBITS EN MILLIERS DE TONNES

[T/KM / KM de RESEAU]



Le tableau ci-dessus montre, en effet que le développement des divers trafics s'est fait par des voies assez différentes ; la croissance de l'intensité d'usage de l'infrastructure étant fort variable suivant les modes. (cf. en particulier le cas des canaux). Cela caractérise également la nature du progrès réalisé dans ces infrastructures et l'importance des efforts accomplis. Une analyse plus fine pourrait déboucher sur l'étude de la maturité des modes et leur souplesse à l'égard de la croissance.

2.1.3. LA RELATION TRAFIC CANAUX-TRAFIC FER

Ces considérations peuvent être prolongées par une étude de la relation entre le trafic fer et le trafic des canaux. En log-log, le coefficient de détermination entre les deux indicateurs est de 72,72% (r^2), ce qui n'est pas négligeable.

On remarque que l'élasticité du trafic fer par rapport aux trafics de canaux (1) est de 2,66 sur longue période puisque :

$$\text{Log T. Fer} = 2,66 \quad \text{Log T. canaux} = 0,2833$$

Ceci n'a pas de signification analytique profonde, mais indique

1) Trafics en distances homogènes.

bien la liaison globale entre les progrès des deux modes entre 1830 et 1938 encore que cette élasticité n'est pas valide entre 1934 et 1938.

Il faut compléter ces éléments quantitatifs par l'analyse des relations tarifs-trafics et l'étude de l'évolution tarifaire.

2.2. LES TARIFS ET LES LIAISONS TARIFS/TRAFICS

Nous allons étudier l'évolution d'un indice général des tarifs de transport de marchandise et de l'indice des prix du produit physique. La liaison tarif-traffic pour le fer, et pour les canaux, la liaison tarifs-fer/tarifs-canaux et la liaison entre les rapports des tarifs et des trafics fer/canaux.

Il nous semble, en effet, insignifiant d'étudier, sur 1830-1938, les rapports entre ces modes et la route, les tarifs de celle-ci étant parfaitement stables jusqu'en 1915-1920 environ, mais progressant alors beaucoup moins vite que ceux des autres modes.

<u>En indice</u> : moyenne 1905-1913 = 100 (1)	
moyenne 1935-1938 =	
<u>route</u> : 180	} <u>Indices tarifaires</u>
<u>canaux</u> : 685	
<u>Fer</u> : 854	

1) Trafics en distances homogènes.

Dans ces conditions, le tarif moyen de la route, qui était entre 1841 et 1915 parfaitement stable tandis que les autres tarifs de transport baissaient, bénéficie d'un gain relatif considérable dès 1913, accentué par la suite.

Le rapport avec le train, par exemple, évolue ainsi :

- 1841 - 1845 : 1,724
- 1865 - 1874 : 3,33
- 1905 - 1913 : 4,63
- 1925 - 1934 : 1,374
- 1935 - 1938 : 1,50

Mais cette évolution coïncide également avec un progrès technique qui entre 1910 et 1940 est considérable. L'essor du transport par route se déclenche après 1914-1918.

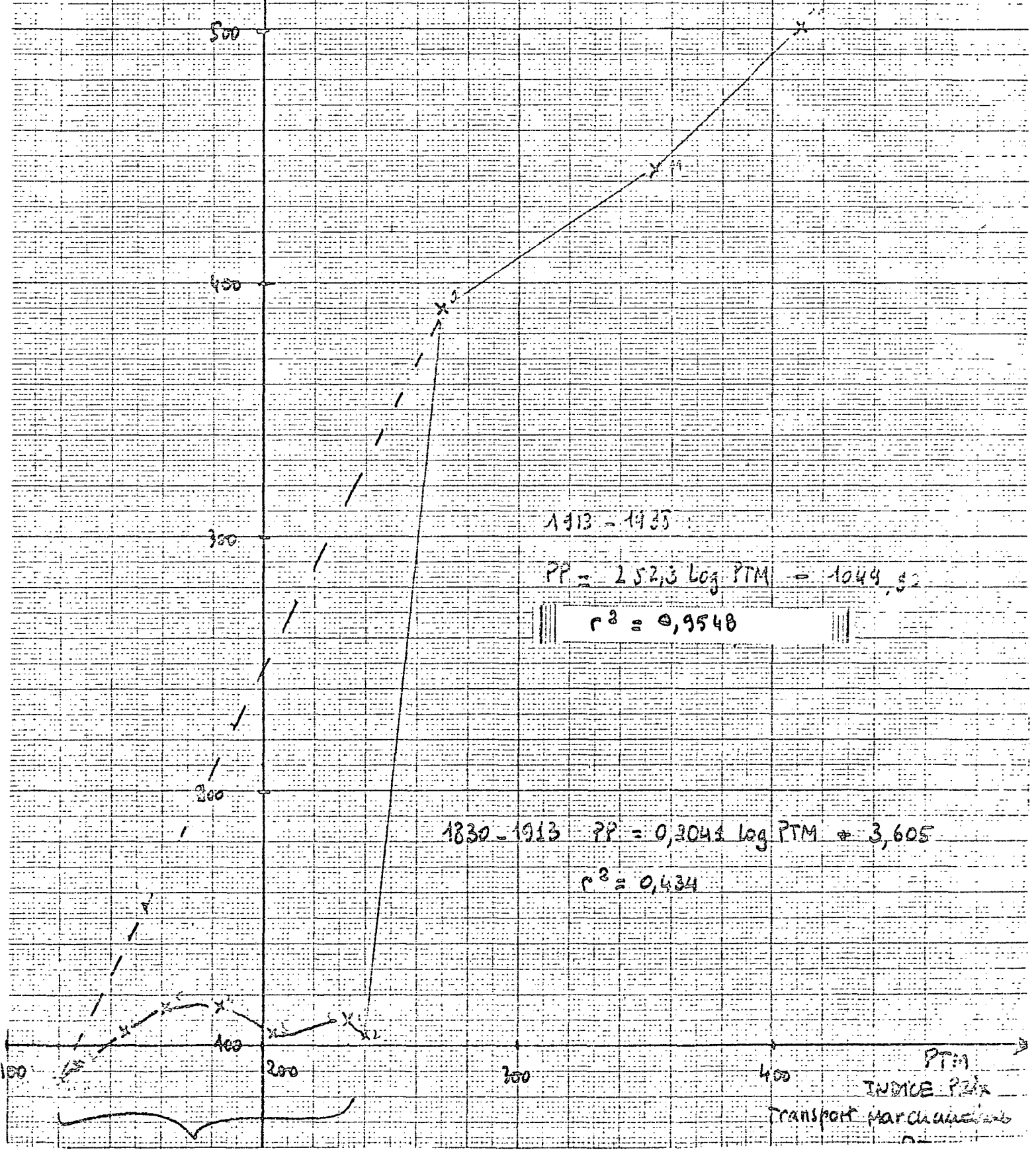
Il n'est donc pas possible d'étudier en parallèle entre 1830 et 1938 la route et les autres modes. La route ayant des tarifs et des trafics stables entre 1830 et 1913-1920.

2.2.1. LES PRIX DE TRANSPORT ET LES PRIX DU PRODUIT PHYSIQUE (figure C.4.)

L'analyse de cette liaison nécessite que l'on distingue la période 1830-1913 de la période ultérieure.

INDICE PRIX
PRODUIT
PHYSIQUE
PP

FIGURE C-4

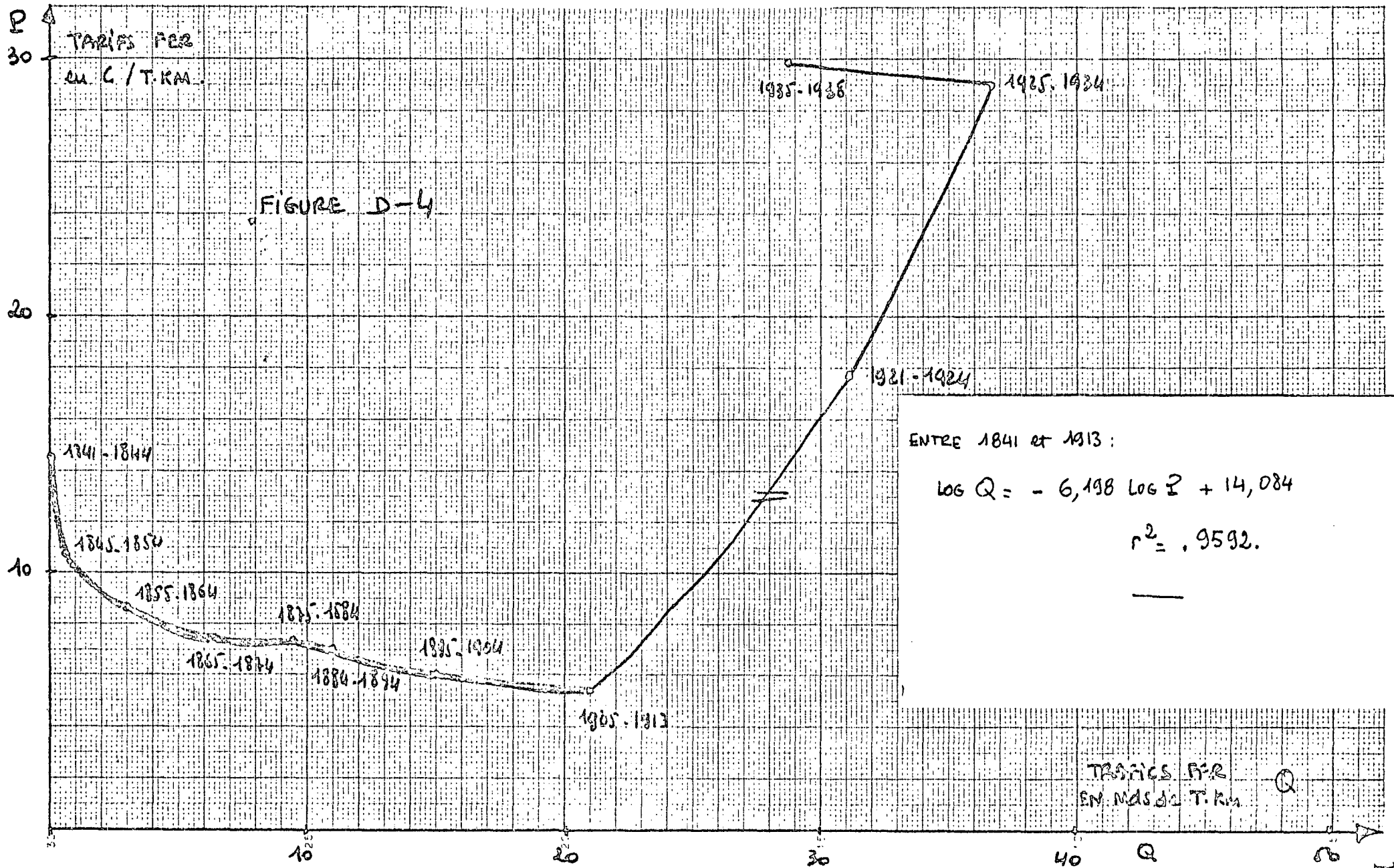


L'indice des tarifs nominaux de transport est, en effet, décroissant entre 1830 et 1913, tandis que celui des prix du produit physique reste très stable pendant la même période.

Ainsi, si l'on recherche la liaison entre ces deux indices avant 1913, on obtient un coefficient de détermination assez médiocre (0,434) (1) entre les logarithmes des indices ; l'élasticité entre les prix du produit physique et des transports de marchandises étant de l'ordre de 0,2. Cependant, l'analyse des deux séries entre 1913 et 1938 donne un coefficient de détermination de 0,9548 entre le logarithme des deux indices. Bien que portant sur un nombre réduit d'observations, la liaison trouvée montre que la période de forte inflation succédant à la période stable antérieure, induit une forte élasticité des prix du produit physique par rapport aux prix de transport.

Pour autant, la signification de celle-ci est très discutable et c'est pourquoi nous ne fondons pas d'analyse sur ce point. Tout au plus, nous relevons que jusqu'en 1921-1924, la progression de l'indice des prix de transport reste très modérée compte tenu de l'inflation.

1) En considérant des distances homogènes, le coefficient de détermination est légèrement plus faible (0,3685), et l'élasticité de 0,1639.



2.2.2. LA LIAISON TARIFS-TRAFICS POUR LE FER (figure D.4.)

Nous avons recherché à étudier la liaison entre trafics et tarifs fer, pour tenter de mettre en évidence l'élasticité-prix du trafic marchandises acheminé par le fer.

Notre observation des séries TOUTAIN nous conduisait à étudier comme de coutume la période 1841-1913.

Nous obtenons un très bon coefficient de détermination entre le logarithme des deux séries ($0,9592 = r^2$), le coefficient de corrélation r étant négatif et égal à $-0,9793$.

Cette liaison et sa qualité nous permet d'accorder du crédit à l'élasticité calculée : $-6,198$.

Elle signifie, en fait, que dans la période de stabilité des prix de la fin du XIXe siècle, les gains de productivité traduits en baisses de tarifs des chemins de fer, induisent probablement une hausse de leur trafic :

$\text{Log Trafic Fer} = -6,198$	$\text{Log Tarifs Fer} = +14,084$
----------------------------------	-----------------------------------

Cette liaison est moins évidente en période d'inflation mais semble toujours valide en période de crise (1935-1938). En fait, et nous pourrions con

firmement cette thèse à propos des canaux, il est clair que le développement du trafic va de pair avec des gains de productivité qui se sont traduits par des baisses de prix. Encore une fois, sans vouloir tirer de conclusions hâtives de cette constatation, nous pensons qu'il est possible d'exprimer l'hypothèse qu'une telle liaison prix-trafic n'est pas sans intérêt théorique et pratique. C'est ce que confirme l'analyse faite pour les canaux.

2.2.3. LA LIAISON TARIFS-TRAFFICS POUR LES VOIES NAVIGABLES (Figure E.74)

La même analyse a été faite pour les voies navigables. On constate pour ceux-ci une forme différente de la courbe. En effet, on observe deux temps principaux pendant la période 1830-1913.

a) une période de décroissance des tarifs et de faible croissance des trafics, à relier à l'évolution des débits (cf. supra)
1830-1880 environ ;

b) une période de forte élasticité-prix des trafics de 1880 à 1913.

Cependant, sur longue période (1830-1913) on obtient une élasticité de l'ordre de -1,25 avec un coefficient de détermination acceptable à hauteur de 0,82 (r^2)

$\text{Log Trafic canaux} = -1,25 \quad \text{Log Tarifs canaux} + 1,97$
--

TARIF CANALUX

Q

9
8
7
6
5
4
3
2
1

FIGURE E-4

$$\log q = -3.25 \log p + 4.97$$

(periode 1841 - 1913)

$$r^2 = 0,82279$$

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

TARIF CANALUX

Q

14
13
12

La même constatation peut être faite ici pour les chemins de fer, cependant elle doit être plus modérée, et enrichie de la constatation qu'entre 1913 et 1921-1924, la récession du trafic s'accompagne d'une forte hausse tarifaire.

Nous ne tirons pas de cette analyse de conclusion théorique mais constatons que pour le fer comme pour les voies navigables, les gains de productivité globaux accompagnés de baisses de tarifs permettent un essor sensible du transport.

Nous ne pouvons, d'ailleurs, au vu de ces quelques données que souligner cette tendance et cette élasticité.

Pour autant, une analyse comparée fer-voies navigables est intéressante.

2.2.4. LA LIAISON FER-VOIES NAVIGABLES (tarifs et trafics) (Figures F4, G4 et H4)

Nous avons recherché, en prenant des chiffres en distance homogène, les liaisons existant entre les rapports de tarifs et de trafics des deux modes de transport (cf. figures F, H).

Il nous est apparu qu'il était impossible de mener une étude globale sur la période 1841-1938, mais qu'il convenait d'opérer des analyses spécifiques

aux diverses périodes :

a) Période 1841-1864 : cette période est caractérisée par la naissance du chemin de fer. On observe une forte élasticité entre l'évolution relative des trafics et des tarifs (-8,83) avec un coefficient de détermination bon (1) (0,8567). Il est clair que durant cette phase, l'application des premières conventions de chemin de fer et la politique de l'Empire, le rapport des trafics s'est amélioré en faveur du chemin de fer, tandis que le rapport des tarifs leur devenait très favorable.

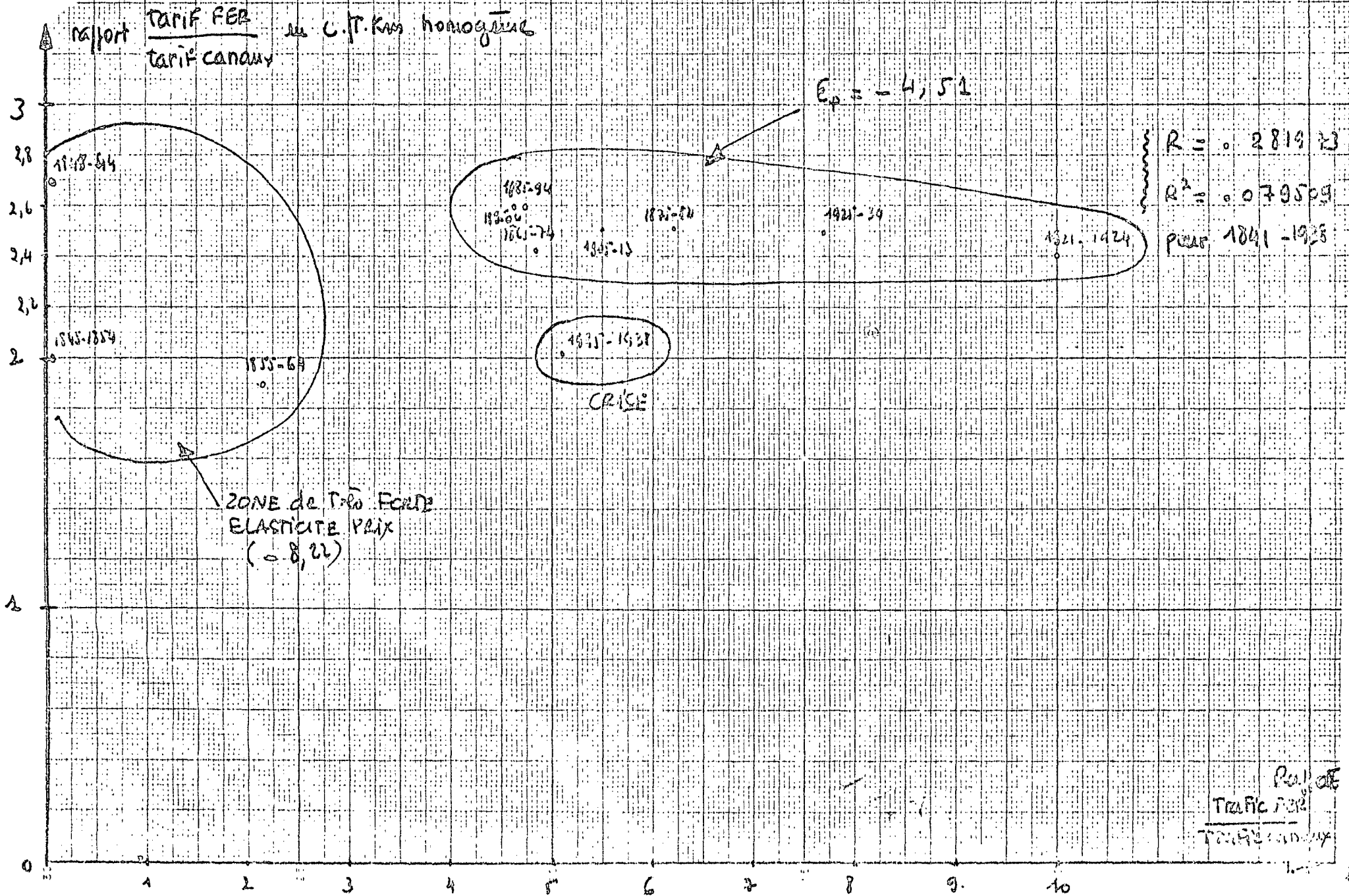
Les gains dans le rapport des prix réalisés par les chemins de fer semblent très sensibles pour le trafic.

b) La période 1865-1934 laisse apparaître une liaison moins bonne entre le logarithme des rapports et les rapports eux-mêmes (r^2 compris entre 25 et 30% dans les deux cas). Nous avons exclu cependant la période 1935-1938 de l'analyse, période de crise pour laquelle les divers rapports ont été modifiés considérablement. Pour autant l'élasticité de -4,509 trouvée reflète assez nettement que les gains dans les rapports de tarifs ont été globalement profitables au chemin de fer.

Nous proposerons cependant de relativiser l'ensemble de ces résultats en soulignant que les relations trouvées sur longue période, qui visent

1) Entre les logarithmes des rapports.

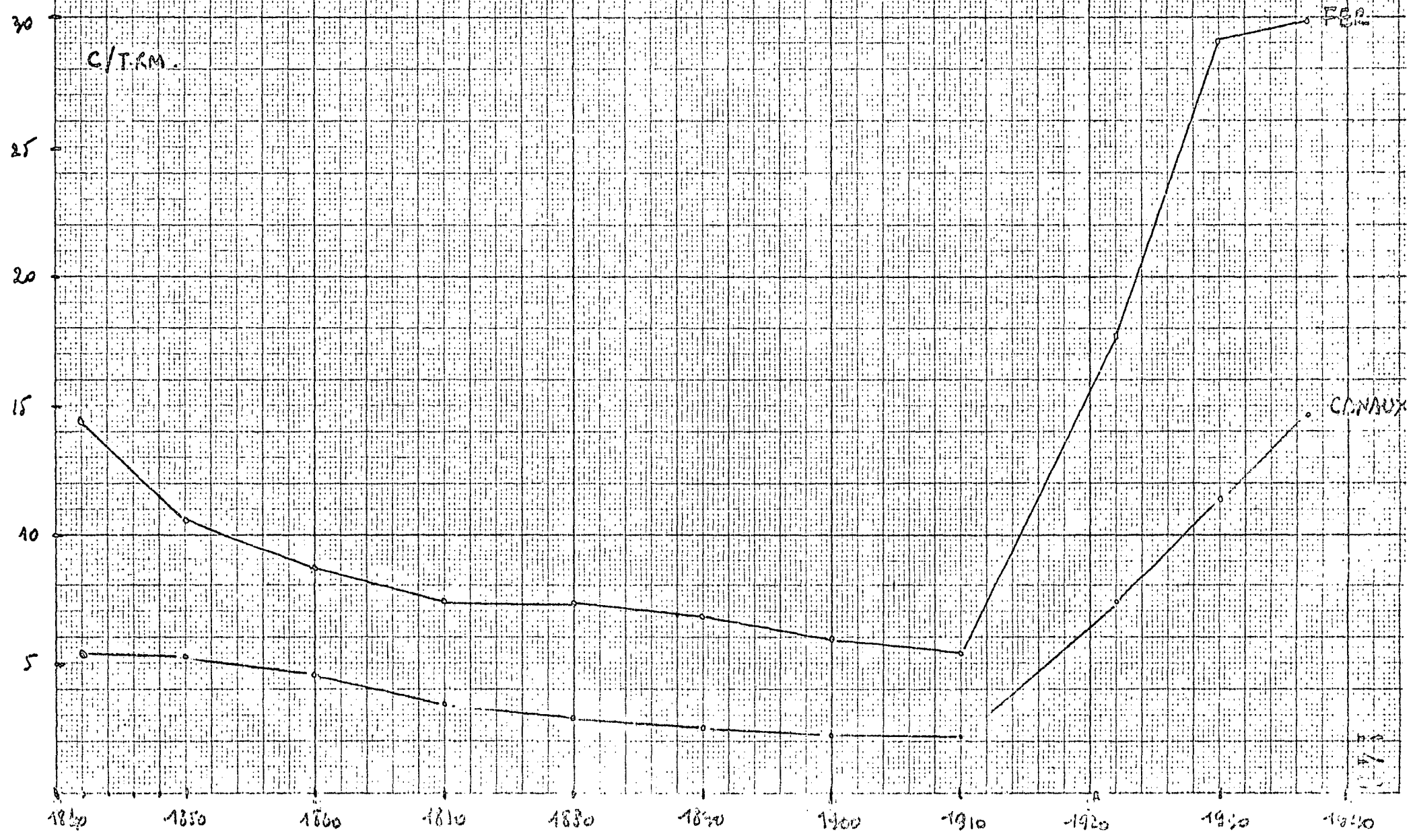
FIGURE F



TRAFIC COMMERCE

FIGURES 4-4

FER ET VOIE D'EAU



1950

donc à refléter des tendances à long terme, sont inscrites dans un contexte où le progrès technique et l'investissement jouent un rôle fondamental souligné dans toutes les analyses économétriques récentes.

Pour autant les liaisons prix-quantités trouvées ne sont pas sans intérêt, même si elles font partie avant tout des reflets d'une situation.

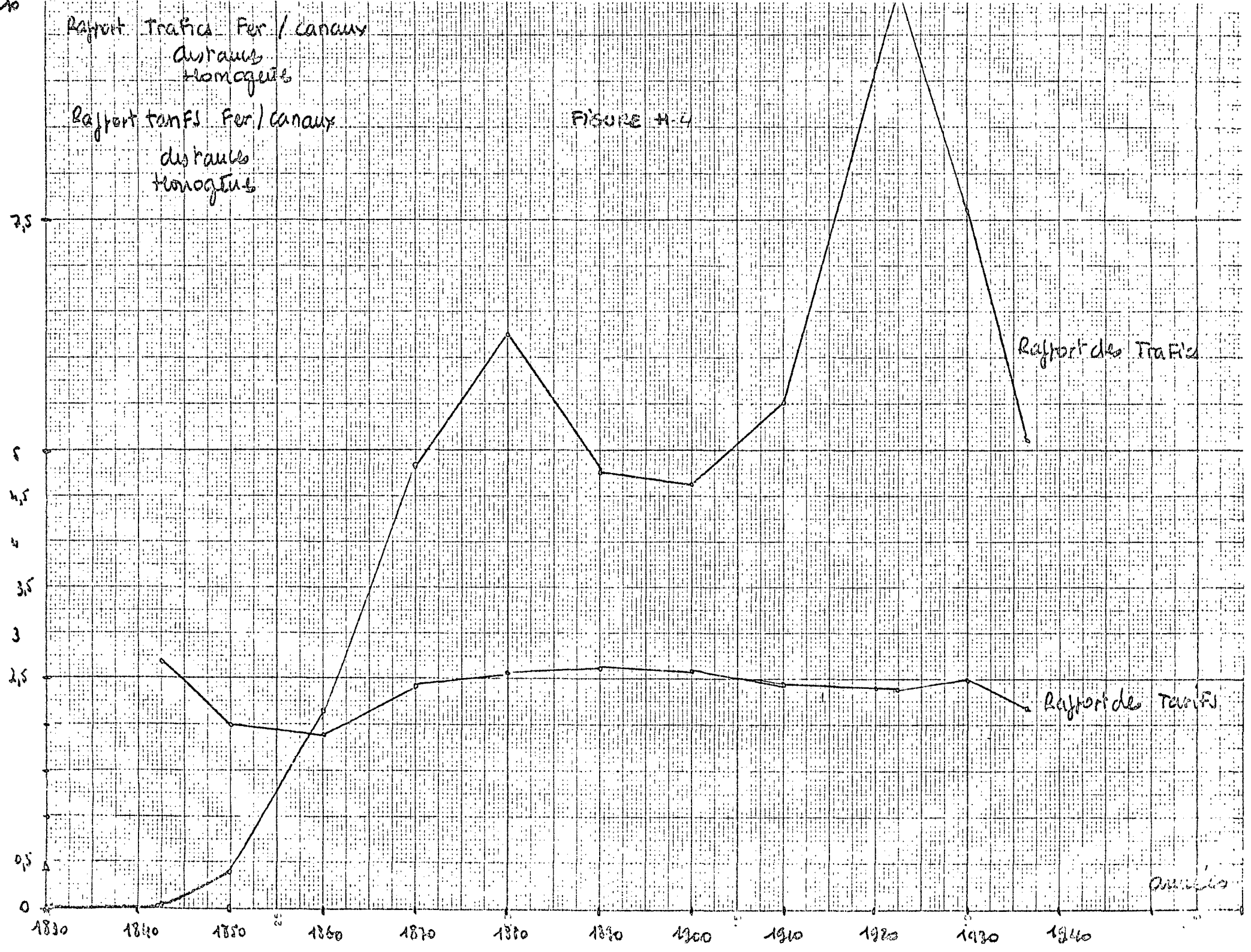
Il est clair que le rapport des tarifs a évolué dans une plage réduite sans commune mesure avec celle dans laquelle a évolué le rapport des trafics, mais, et c'est une hypothèse, qu'en tendance le rapport des tarifs a joué sur le rapport des trafics.

Ces liaisons sont à mettre en rapport avec les relations existant entre les tarifs en distances homogènes (figure G.4.). En prenant le logarithme des tarifs nous obtenons un coefficient de détermination de 96,40%, l'élasticité des tarifs canaux par rapport à ceux du fer étant de 0,9639.:

Log Tarif canaux : 0,9539

Log tarif fer : +0,92713

L'interdépendance des variations de tarifs étant évidente, il est clair que nos propos en matière d'évolution comparée du rapport des tarifs et des trafics ne sont pas sans intérêt. Mais cela pose déjà la question de la concurrence entre modes, problème que Michel CHEVALIER, en 1838, voyait déjà sous l'angle de la coordination (C.F. "Des intérêts matériels de la France" op. cit.).

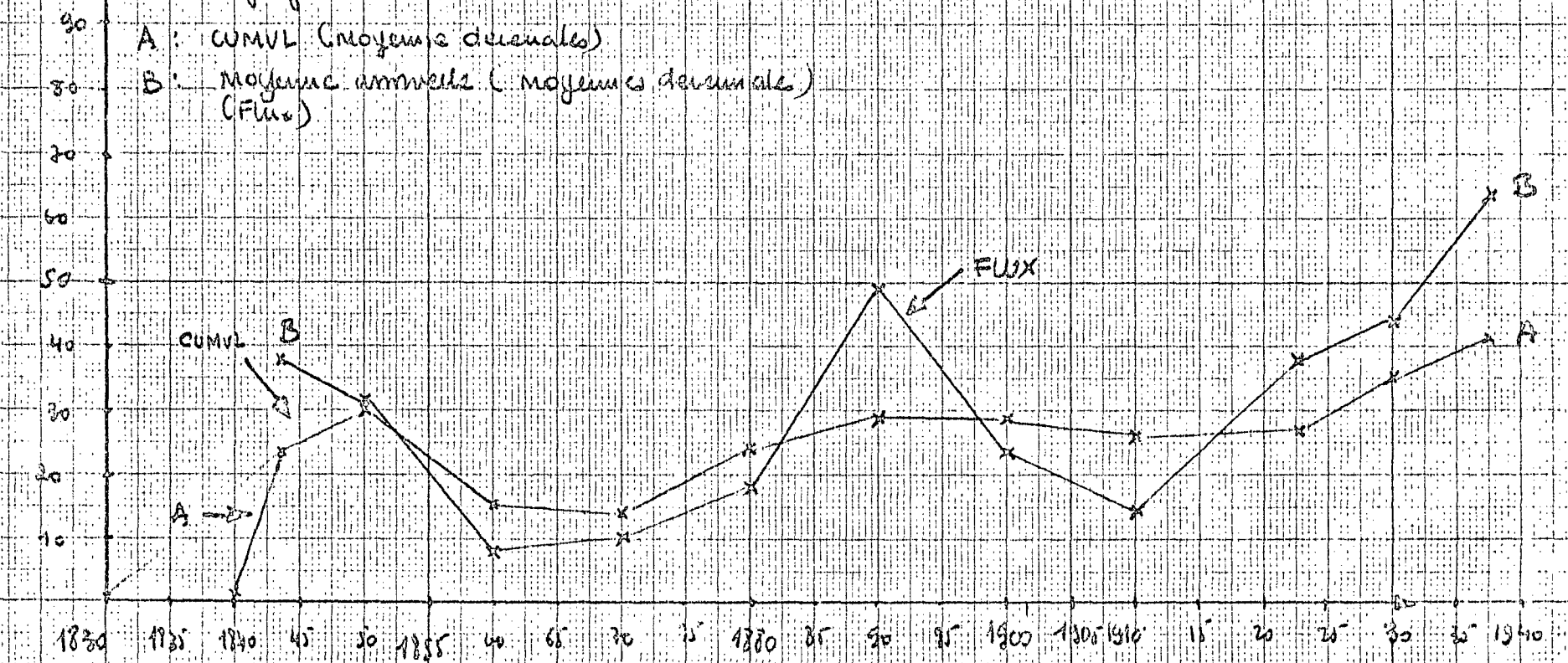


CHEMINS DE FER

FIGURE I-4

Participation de l'Etat
aux dépenses d'établissement
des compagnies en %.

A : CUMUL (moyennes decennales)
B : Moyenne annuelle (moyennes decennales)
(Flux)



1830 1835 1840 45 50 1855 60 65 70 75 1880 85 90 95 1900 1905 1910 15 20 25 30 35 1940

CHARTRE DES CHEMINS DE FER
 LOI DE 1845
 CONVENTION DE 1845
 COMMISSION D'ENQUETE
 LOI DE 1853
 LOI DE 1857
 LOI DE 1863
 LOI DE 1875
 LOI DE 1883
 LOI DE 1890
 LOI DE 1906
 LOI DE 1913
 LOI DE 1928
 LOI DE 1933

A N N E X E 2

ELEMENTS SUR LA FISCALITE ET LA PARTICIPATION DE L'ETAT

A L'ETABLISSEMENT DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

Les éléments que nous présentons ici sont sommaires. Nous les présentons uniquement dans l'optique de compléter partiellement l'analyse présentée ci-dessus. Il s'agit de données brutes que nous compléterons dans d'autres chapitres et que nous expliquerons.

La participation de l'Etat au premier établissement des compagnies

La figure I. retrace l'évolution en flux et en cumul de cette participation rapportée aux dépenses d'établissement. Nous avons porté sur un axe parallèle à l'axe des années des informations ponctuelles indiquant les principales dates de l'histoire des chemins de fer. Cela permet de relier rapidement les conséquences de l'intervention de l'Etat aux moments forts de son histoire.

Cette liaison demande à être traitée systématiquement, ce que nous ferons dans un chapitre ultérieur (cf. plus bas "Un siècle d'Intervention..." et Histoire des chemins de fer).

La fiscalité apparente du transport par fer

Nous avons rapporté le prix moyen payé par les usagers au prix

moyen pour le chemin de fer, ce qui permet de déterminer un taux d'impôt apparent. Cette première approche permet de remarquer que 2 périodes seulement font apparaître un tel taux :

- 1875-1884 : avec un taux de 1,3% en moyenne decennale

et - 1921-1938 : avec un taux variant de 4,7% de 1921
à 1924, 10,22% de 1925 à 1934 et de
2,04% de 1935 à 1938.

ANNEXE 3 : REMARQUE SUR LES DISTANCES PARCOURUES (T.T.km)
(Chemins de fer)

L'étude sur longue période des variations des tonnages transportés et des tonnages kilométriques montre qu'en général les variations du tonnage sont plus fortes que celles du tonnage kilométrique, sauf aux périodes de croissance du réseau (1840-1870), et en période d'approfondissement des crises (1935-1938).

Il est probable comme l'indique RENOUARD (op. cit) que l'allongement séculaire des distances parcourues doit être sensible principalement en période de crise économique (récessions en tonnages plus fortes que celles en unités kilométriques entre 1931 et 1934, auxquelles succèdent des moindres croissances). Mais cet allongement, s'il reflète bien la nécessité d'élargir les marchés, renvoie aussi à la concurrence de la route (cf. Infra chapitre 5), bien que, l'exemple de la voie d'eau montre que la récession s'inscrit surtout en termes de tonnes transportées.

Mais il faut souligner, que le parcours moyen de la tonne demeure très stable entre 1869 et 1938, hormis la période de la guerre de 1914-1918 et des oscillations moindres à partir de 1930.

3. HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE (de l'origine à 1938)

INTRODUCTION

"Les chemins de fer ont surgi comme "couronnement de l'oeuvre" dans les pays où l'industrie moderne était la plus développée (...), je veux dire qu'ils ont été finalement (en même temps que les bateaux à vapeur pour les relations transocéaniques et que le télégraphe) le moyen de communication correspondant aux moyens modernes de production, et ainsi qu'ils ont servi de base à d'énormes sociétés par actions, constituant en même temps un nouveau point de départ pour toutes les autres sociétés par actions, à commencer par les sociétés bancaires".

Ils ont en un mot donné un essor jusqu'alors insoupçonné à la concentration du capital et ainsi à l'activité cosmopolite accélérée et immensément développée du capital de prêt, enserrant ainsi le monde entier dans un réseau d'excroquerie financière et d'endettement réciproque, forme capitaliste de la fraternité "internationale" (1)

Cette longue citation de K. MARX résume l'un des aspects les plus frappants de l'essor du chemin de fer. L'histoire de ce mode de transport au cours du XIXe siècle, puis au-delà au début du XXe siècle, nous semble dominer en grande partie l'histoire économique. C'est la raison pour laquelle ce chapitre se propose de faire une description synthétique de cette histoire complétant et apportant les bases d'une analyse plus profonde des transports terrestres.

(1) K. MARX lettre à DANIELSON du 10 Avril 1879

3.1. LA MONARCHIE DE JUILLET

Thiers : "Joujou aux curieux"

Depuis la concession du 26 février 1823, accordée à la Compagnie du Chemin de Fer de St-Etienne à la Loire (capital : 1 000 000 F), une série de concessions furent accordées, notamment dans la région de St-Etienne et du Lyonnais à des sociétés de Chemin de Fer destinées **principalement** au transport de houille.

Dès 1831, des locomotives fabriquées sur les plans de SEGUIN circulaient entre St-Etienne et Lyon. En 1832, des locomotives STEPHENSON munies de chaudière SEGUIN circulaient entre ANDREZIEUX et ROANNE. Le trafic voyageur ne fut ouvert qu'en 1831 (St-Etienne-Lyon).

En 1836, la Compagnie des Chemins de Fer de la Loire fait faillite avec un passif de 4 000 000 F.

En 1832, (5 et 12 février) Michel CHEVALIER, St-Simonien, publie un article favorable au chemin de fer, qu'il approfondit dans son ouvrage "des intérêts matériels en France" publié en 1838 (op. cit).

Le problème du financement était au demeurant central, de par l'ampleur des investissements en cause ; c'est la raison pour laquelle CHEVALIER

proposait un système provisoire chemin de fer/navigation à vapeur et un plan en 12 ans de développement de travaux publics coûtant à l'Etat 1 170 Millions contre 279 Millions pour le programme du gouvernement.

En 1833, les pouvoirs publics commencèrent à s'intéresser plus activement aux chemins de fer. Se succèdent, en effet :

- 1832 : un mandat au conseil des Ponts pour l'étude d'un réseau
- 1833 : la loi sur le roulage
- le vote d'un crédit spécial d'étude sur le rail obtenu par THIERS en juin 1833
- la concession pour 99 ans de la ligne MONTBRISON-MONTROND le 26 avril 1833 et celle de ALAIS-BEAUCAIRE le 29 juin.

De 1833 à 1837, se développent les lignes secondaires (Ligne St-Germain inaugurée par les PEREIRE en 1837) et les débats se multiplient.

Une proposition du Ministre MARTIN du Nord, le 8 mai 1837, visant à créer cinq lignes partant de Paris vers Orléans, Tours, Rouen, Marseille et la Belgique, est repoussée en commission.

Le gouvernement propose le 8 février 1838 le projet "LEGRAND" portant sur 4 500 km de ligne qui coûterait 1 000 000 000 F, mais dont le gouvernement ne proposait la mise en chantier immédiate que 1 500 km coûtant 350 Millions (Paris-Rouen - Paris-Orléans, Marseille, Avignon, et Paris-Douai, Lille, Valenciennes).

Ces projets mirent le "feu aux poudres" comme l'indique H. PEYRET (In. histoire des Chemins de Fer en France et dans le Monde - Paris 1949), LEGRAND proposant la construction et l'exploitation par l'Etat du réseau et ce pour des considérations financières et militaires (1). Il se déclarait pour cette formule en indiquant que l'Etat n'avait pas besoin de "rechercher dans les péages l'intérêt de son capital, cet intérêt, disait-il, lui est rendu par mille voies indirectes : par la prospérité du pays, par l'augmentation de la valeur du sol (sic), par les progrès du commerce et de l'industrie, par la multiplicité des échanges de toutes espèces...". Cette analyse ne préfigure-t-elle pas, en quelque sorte, à la fois la théorie de l'analyse du surplus pour la collectivité employée depuis quelques années par le Ministère de l'Equipement, et la théorie marxienne de l'usage du capital dévalorisé pour produire des conditions générales de production.

Le conflit fut vif à la Chambre :

Le 9 mai 1838, BERRYER rejetait le projet gouvernemental en indiquant qu'on ne savait guère si ce "labeur redoutable produira quelques résultats avantageux pour le pays".

LAMARTINE, le 10 mai, se faisait quant à lui l'ardent défenseur de la solution Etatique fulminant contre "la tyrannie à mille têtes" des compagnies.

1) L'intérêt militaire des Chemins de fer est reflété par l'abondante littérature destinée dans le dernier quart du XIXe siècle à la Formation des Officiers de Saint-Cyr (cf. Bibliothèque de l'Ecole Spéciale Militaire de St-Cyr COETQUIDAN).

L'Assemblée vota contre le projet du gouvernement par 196 voix contre 68.

Le gouvernement accorda donc des concessions pour des lignes nouvelles (Paris-Orléans, Paris-Rouen, Le Havre-Dieppe, Lille-Dunkerque, Strasbourg-Bâle).

Les compagnies périclitèrent et le gouvernement intervint par des garanties d'intérêt ou des prêts. La France n'avait que 407 km de lignes, et 410 en 1840.

C'est ainsi qu'en 1842, le gouvernement de Thiers déposait un projet de Loi constituant ce qu'on a appelé "La charte des Chemins de Fer", sorte de compromis entre le Chemin de Fer d'Etat et le Chemin de Fer Privé, consacrant le régime de CONCESSIONS. Le projet déposé le 7 février, discuté à partir du 26 avril, aboutit à la promulgation d'une loi le 11 juin portant la création de 2 500 km de lignes coûtant 700 Millions (275 000 F/km dont 150 000 F à la charge de l'Etat et des Collectivités Locales pour l'infrastructure). La Chambre avait de fait atténué le projet primitif en adoptant l'amendement DUVERGIER de HAUTANNE favorable à la concession. L'Etat se contentait de recevoir la propriété des lignes à l'expiration de l'amortissement du capital du premier établissement. (La durée des concessions était prévue de 99 ans). On avait prévu de limiter l'indépendance des compagnies et d'interdire toute concurrence entre elles.

En quelques années, le système produit ses effets : de 1842 à 1847, 1 250 km ont été construits et naquirent les grandes compagnies qui sous l'égide des ROTHSCHILD, des PEREIRE ou de TALABOT devaient dominer l'histoire ferroviaire française.

L'Etat intervenait dans ce cadre par divers biais :

- la subvention en argent, impliquant un partage des bénéfices (Paris-Rouen-Le Havre)
- la subvention en travaux couvrant les infrastructures ou une partie d'entre elles
- la garantie d'intérêt (Paris-Orléans, Avignon-Marseille, réseau de l'Ouest).

3.2. LA CRISE DE 1847-48 et LA REPUBLIQUE DE 48

La crise de 1847 touche de plein fouet les chemins de fer, et la révolution de février provoque un écroulement des cotes. Entre le 23 février et le 12 avril 1848, les actions perdent d'après GIRARDIN 316 Millions entraînant la vente d'actions ou le non versement des souscriptions à couvrir.

La République de 48 (ARAGO, GARNIER-PAGES, MARIE, LAMARTINE, LEDRU-ROLLIN) étudiait une sauvegarde par le rachat des compagnies. GARNIER-PAGES essaya de procéder à l'amiable le 13 avril 1848 avec les compagnies qui tentèrent de gagner du temps et le 17 mai le Ministre DUCLERC, remplaçant GARNIER-PAGES, vint défendre à l'Assemblée, le principe de la nationalisation, face à la ces-

sation de paiement et leur "impuissance à assurer la marche des chemins de fer" (DUCLERC). L'exposé des motifs reprenait les propos de PROUDHON sur le thème du chemin de fer aristocratique et défendait l'idée de la nationalisation comme outil de sauvegarde de l'indépendance nationale.

Trois solutions étaient envisagées : des rachats aux cours du 15 février 48 (517,4 Millions) du 4 avril (177,64) ou de 6 mois avant la République (518,052 Millions) et le remplacement des actions par des rentes à 5% productives de 26 Millions contre 45,35 Millions de revenus nets des chemins de fer (en 1847). Le problème de la couverture des charges des compagnies n'en demeurait pas moins.

Le cours des événements devait empêcher le vote du projet. L'arrivée au pouvoir de CAVAIGNAC impliquait l'abandon du rachat (3 juillet 1848)

Cependant, malgré la reprise du trafic, et même avec l'appui de l'Etat les compagnies ne trouvaient pas de capitaux et les concessionnaires abandonnaient leurs contrats. Paris-Lyon fut rachetée, Bordeaux-Sète et Lyon-Avignon abandonnées. Paris-Chartres ne trouva nul candidat (1).

1) Le réseau d'Etat constitué à partir des réseaux en faillite ou en déchéance représentait en 1851, 583 kilomètres.

C'est face à cette crise que Isaac PEREIRE préconisa l'emploi systématique du levier que constitue le recours au Marché obligataire et l'utilisation de la garantie d'intérêt de 5% par l'Etat envers le capital des compagnies. Cette méthode fut utilisée en 1851 par la compagnie du Nord.

Mais l'obstacle au développement du chemin de fer résidait également dans son organisation.

- au 31 décembre 1851, 3 600 km de voies étaient exploités par 28 compagnies.

3.3. LE SECOND EMPIRE

C'est cette double action que tenta d'organiser le second Empire. Les objectifs devaient être simples : il s'agissait de concentrer administrativement et financièrement les compagnies, et de réaménager le régime des concessions, en consacrant l'intervention du capital dévalorisé dans le processus de croissance. (1)

1) Le Sénatus-consulte du 25 décembre 1852 donnait à l'empereur le droit d'autoriser tous les travaux d'utilité publique par décret en conseil d'Etat, le congrès législatif n'intervenant qu'en cas de financement par l'Etat et pour simple ratification.

Ainsi, de 1852 à 1858, les concessions s'accrurent considérablement, en même temps que les compagnies se concentrèrent pour ne plus être que six principales en 1858 (Réseau d'intérêt général) : Le Nord, Orléans, le PLM, l'Est, l'Ouest et le Midi, contre trente trois en 1846.

Pour aider les compagnies, l'Empire avait porté toutes les concessions à 99 ans et il en réforma en 1859 le système. Le système mis au point reposait sur des conceptions exprimées par de MORNY en 1852 (26 juin).

Le principe de la concentration des compagnies n'était bien entendu pas combattu, de MORNY considérant que les contraintes des anciennes assemblées n'étaient pas fondées.

Cependant, la pression sociale était vive pour que se constitue un réseau complexe d'infrastructures. Les cahiers de charges devenaient plus sévères et les voies secondaires plus nombreuses.

La guerre de Crimée (1855-56), le resserrement du crédit, les travaux d'Hausmann absorbant une fraction considérable d'Épargne, la crise économique des U.S.A. de 1857, ne tardaient pas à avoir des conséquences sur l'exploitation ferroviaire.

L'Empereur déclarait le 13 avril 1858 que les revendications des compagnies seraient accueillies avec bienveillance. On opta pour une aide financière sous la forme systématique de la garantie d'intérêt.

Des conventions nouvelles, signées le 19 juillet 1858, ratifiées le 11 juin 1859 par 221 voix contre 11, avaient pour objet de marquer la sollicitude particulière de l'Etat.

Les conventions de 59 reposaient sur quelques principes :

a) division du réseau en ancien réseau (7 774 km) et nouveau réseau (à construire) de 8 578 km.

CONSTITUTION DU RESEAU FRANCAIS (Conventions de 59)
--

d'après PEYRET
en Millions de F.

COMPAGNIES	ANCIEN RESEAU		NOUVEAU RESEAU	
	Km	Capital de le Etablissement	Km	Capital de le Etablissement
EST	985	325	1 365	1 009,29
LYON	1 834	2 274 (1)	2 496	612 (1)
MIDI	798	319	825	511,8
NORD	967	606	618	223,5
ORLEANS	1 764	514	2 162	832
OUEST	1 192	425	1 112	794
DIVERS	234	nd	"	"
	7 774	4 463	8 578	3 982,59

(1) PLM

b) L'Etat garantit le paiement des intérêts des sommes nécessaires à la construction du nouveau réseau, son exploitation ne devant pas entamer les revenus du réseau ancien.

Le système était fort simple, il reservait un revenu égal à 5,75% du capital-obligations ancien plus 1,10% du capital-obligations afférant au nouveau réseau plus le dividende moyen des actions sur la base de 1857.

Au surplus, si les ressources des deux réseaux ne permettaient pas de couvrir les 4,65% formant le complément à 5,75% du taux moyen des obligations, l'Etat en garantissait le paiement par voie d'avances remboursables à 4%.

Cette garantie serait applicable 50 ans, mais en revanche les compagnies devraient partager à hauteur de 50% les superbénéfices à partir de 1872.

Le réseau se développa donc, passant de 8 000 km en 59 à 17 000 en 79, mais les conventions furent révisées plusieurs fois comme en 1863 (1er mai et 11 juin) changeant le classement des lignes, élevant le capital garanti, accordant des subventions mais abaissant le seuil au-delà duquel l'Etat participe aux bénéfices.

En fait, l'Etat était amené à supporter l'intérêt et l'amortissement correspondant aux travaux neufs d'infrastructures.

En 1868 et 1869 des conventions imputèrent au compte d'établissement certains travaux complémentaires, étendant ainsi le champ des revenus garantis et réservés.

Par ailleurs, la Loi du 12 juillet 1865, créait les voies ferrées d'intérêt local et général ayant pour objet de relier les localités secondaires entre elles, ou avec les grandes lignes. Chaque ligne devait faire l'objet d'un décret et l'Etat participait à hauteur d'un tiers environ. Plus de 40 concessions furent ainsi accordées.

3.4. TROISIEME REPUBLIQUE

Les attaques contre les compagnies se développèrent à propos de la question des indemnités prévues au traité de Francfort. L'Etat pensa qu'il lui suffirait de taxer les transports à grande vitesse (loi du 16 septembre 1871) pour trouver une partie au moins des 700 à 800 millions à trouver par an. Une commission fut créée le même jour pour étudier le régime des chemins de fer, en accord avec le système de 1859.

En février 72, cependant, GAMBETTA et 34 autres parlementaires se prononcent pour le rachat, le gouvernement s'y opposant. L'annexion par l'Allemagne de certaines provinces de l'Est soulevait dès lors un problème financier pour le réseau de l'Est, qui perdrait 840 km de voies.

Un débat sur la nationalisation était donc sous roche. Une con-

vention offrant une nouvelle concession et apurant la dette du réseau fut signée et approuvée par la loi du 17 juin 1875.

Les conventions signées en 1875 prévoyant une croissance des réseaux changèrent le régime de revenu garanti en remplaçant le taux forfaitaire par le taux réel des obligations. La loi MONTGOLFIER du 23 mars 74 avait précisé par ailleurs les conditions de rachat des compagnies (cf. la législation des chemins de fer R. THEVENEZ... ROUSSEAU Paris 1930).

Par ailleurs, l'initiative des conseils généraux en matière de création de voies ferrées d'intérêt local (VFIL), considérable, aboutissait à une concurrence de fait à l'égard des compagnies. Mais ces petites compagnies souffraient d'une inégalité de traitement et étaient en difficulté. L'Etat demanda pour ces diverses raisons aux compagnies de reprendre à leur compte ces concessions, ce qui provoquait un conflit, de sorte qu'en présence d'une convention avec le PLM, un débat fut ouvert au parlement sur la cession de 20 lignes nouvelles (855 km).

Les concessionnaires locaux invoquaient le caractère définitif de la concession (art. 41, Loi du 10 août 1871) dès lors que celle-ci serait déclarée d'utilité publique ce qu'impliquait la cession au PLM. (Thèse rejetée par le conseil d'Etat).

Finalement le projet a été adopté le 3 juillet 1875. Le 29 avril 1878, de FREYCINET déposa un projet de loi, protégeant les compagnies en

rendant l'utilité publique relative aux VFIL et CSIG, objet du pouvoir législatif et non plus réglementaire. Par ailleurs, on remplaçait le régime de la subvention par celui de la garantie d'intérêt et on réglementait la constitution du capital. Cette loi fut promulguée le 11 juin 1880.

Vers 1875, des problèmes financiers advinrent à des petites compagnies de plusieurs provinces. Le gouvernement proposa d'accorder la garantie d'intérêt et des concessions nouvelles à celle des Charentes, que le parlement refusa. Il proposa donc aux parlementaires le 1er août 1876, une solution reposant sur une convention signée entre le réseau d'Orléans et les compagnies déficitaires de l'Ouest mais qui demandait une garantie d'intérêt pour le réseau.

Devant les pétitions diverses, le projet fut rejeté en commission. Un rapport, publié le 15 février 1877 rejetait la convention et proposait de choisir entre l'exploitation fermière, la réorganisation complète des compagnies secondaires et la création d'un 7ème réseau indépendant. Le projet fut renvoyé et le gouvernement entra en pourparlers avec 6 compagnies d'intérêt général et 4 d'intérêt local, pour constituer une reprise par l'Etat.

Le 12 janvier 1878, le projet de loi relatif aux conventions avec les 10 compagnies fut déposé par de FREYCINET (Conventions signées en mars et juin 1877), et voté le 15 mars 1878 à la Chambre, le 10 mai au Sénat et promulguée le 18 mai 1878.

Ainsi, un réseau d'Etat était né (2 615 km). Une loi du 11 juin 78 créait un emprunt 3% amortissable pour fournir les fonds nécessaires. Mais de l'incohérence de ce réseau, naissait une forte pression à la nationalisation du réseau d'Orléans.

Cependant, le programme de FREYCINET modifia la situation d'ensemble. Ce programme d'ensemble, mis au point par des commissions installées en janvier 78, prévoyait notamment la création de 17 000 km de ligne devant porter le réseau à 39 000 km (d'un coût de 3,2 Milliards) et auxquels devaient s'ajouter des travaux nombreux pour les autres modes. Un emprunt à 75 ans à 3% et à primes était lancé par L. SAY. Le projet fut promulgué comme loi le 17 juillet 1879 mais avait doublé de coût.

Les problèmes de financement et d'exploitation ne tardèrent pas à se poser, provoquant un nouveau débat à l'Assemblée. Une commission rendait, en 1880, des rapports favorables au rachat de tous les réseaux tandis que des accords temporaires étaient entérinés par des lois confiant certaines exploitations fermières de lignes secondaires aux grandes compagnies.

Jules FERRY, en 1883, amorça des négociations avec les compagnies que RAYNAL, ministre des travaux publics mena vivement.

Ces conventions furent signées en juin-juillet 1883.

Elles comportaient les dispositions suivantes :

- le troisième réseau, né en 1879, était intégré aux concessions ;
- la garantie d'intérêt s'appliquerait à un compte unique et calculée sur la base des charges effectives ;
- le revenu réservé devenait garanti ;
- la part de l'Etat dans les bénéfices passait de 50% aux 2/3.

Ce système avait, si l'on peut dire, la vertu de faire supporter à l'Etat les aléas, et d'assurer aux compagnies une charge fixe. L'Etat supportait les annuités d'emprunt et garantissait la totalité du réseau.

Par ailleurs, les dettes antérieures à 1883 étaient remboursables en travaux. Par contre, les avances de l'Etat portaient un intérêt de 4% non composé.

Enfin les conditions de rachat furent modifiées au profit des compagnies, l'annuité correspondante ne pouvant être inférieure aux charges garanties, le bénéfice des dispositions MONTGOLFIER relatif aux concessions de moins de 15 ans (impliquant le remboursement des dépenses d'établissement) étant étendu aux réseaux exploités depuis moins de 15 ans, et les travaux complémentaires étant intégrés à la masse à rembourser.

La Chambre des députés en discuta à partir du 16 juillet 1883 et adopta le point de vue du gouvernement malgré l'opposition socialiste (Loi du 20 novembre 1883).

La crise des années 1883-1893 provoqua une réduction de trafic sensible entraînant le jeu de la garantie d'intérêt comme en 1893 (100 Millions de Francs), et de vives campagnes (1894) contre les "conventions scélérates". Au total, les avances augmentaient sauf pour le réseau du Nord, et certaines subventions forfaitaires étaient attribuées à certaines lignes.

En 1895, les compagnies avaient un capital permanent de 20 Milliards composé à hauteur de 4 Milliards d'actions et 16 d'obligations. Il s'agissait de la moitié de la fortune mobilière de la France et dixième de la fortune totale du pays. Cependant, le système de la garantie ouvrait le flanc à une intervention massive de l'Etat dans la gestion des compagnies.

Les partisans de la nationalisation recherchaient toujours à aboutir, et devant les protestations des Chambres de Commerce, leur stratégie, s'appliqua en premier lieu à l'Ouest et à l'Orléans voisins du réseau d'Etat.

Ils aboutirent,; la Chambre vota le rachat de l'Ouest, le 7 décembre 1907, le Sénat le 26 juin 1908, la loi fut promulguée le 13 juillet.

Une loi du 18 décembre 1908, visait à organiser l'administration

du réseau que CLEMENCEAU taxait de témoin. Ce réseau était, en effet, de loin le plus endetté (515,14 Millions).

La guerre de 1914-1918 plaça tous les chemins de fer sous l'autorité du Ministère de la Guerre, représentant quelques 365 000 wagons-marchandises, 31 000 voitures-voyageurs et 14 150 locomotives. La capacité en place apparaissait comme insuffisante vers 1917 et 1918, tandis que les dommages de guerre s'accumulaient. (estimables à 7 Milliards). L'exploitation déficitaire à hauteur de 2 630 Millions entre 1913 et 1919 se dégradait de sorte qu'un déficit de 2 500 Millions était prévu pour 1920. Les hausses de prix étaient insuffisantes, et le matériel restant ou récupéré (Allemagne, U.S.A., Grande-Bretagne) inadapté ou en mauvais état .

Les compagnies comblaient ce déficit soit en ayant recours à la garantie d'intérêt, soit (Nord et P.L.M. loi du 21 décembre 1914) en émettant des obligations.

La loi du 23 avril 1919 appliqua la journée de 8 heures aux chemins de fer. De nombreux mouvements revendicatifs se développaient en 1919 et 1920 (1), de sorte qu'une nouvelle "charte" était nécessaire. La question de

1) Le n°2 des "Révoltes Logiques" donne, dans un article intitulé "Hors la voix des cheminots" (1976), une description très précise du mouvement des cheminots des années 19-20.

la défense devenait un argument contre les compagnies.

Monsieur LOUCHEUR proposa la création d'une compagnie fermière unique, au capital de 500 Millions.

Léon BLUM et la CGT préconisaient la nationalisation industrielle. Le système envisagé par les socialistes prévoyait une gestion démocratique et décentralisée.

Un débat très riche précéda la convention de 1921 préparée par des pourparlers menée par CLAVEILLE et le TROCQUER (Ministre des TP). Il fut mené de mai 1920 à octobre 1921 et repose sur les principes suivants :

- . nécessité de coordonner les réseaux : création d'un conseil supérieur des chemins de fer (questions intéressant tous les réseaux, tarifs) et d'un conseil directeur ;
- . prise en charge par l'Etat des insuffisances des années de guerre jusqu'au 31 décembre 1920 et remise en état du réseau ;
- . suppression de la garantie d'intérêt remplacée par le FONDS COMMUN dans lequel se fonderaient excédents et déficits et en cas de déséquilibre total les avances d'Etat ou les hausses tarifaires. Un système d'avances gratuites ne devant exister que 6 ans, d'ici à 1927 ;

. création de primes aux bénéficiaires pour les réseaux bénéficiaires et de primes au personnel (1) ;

. participation (à hauteur des 4/5) de l'Etat à la construction de 1 700 km de voies nouvelles que les compagnies s'engagent à faire.

Les justifications du système par l'administration (cf. THEVENEZ op. cit) sont curieuses :

On assimile les compagnies à des banquiers faisant avance à l'Etat, au moyen de leurs émissions, des fonds nécessaires à l'accroissement de la propriété domaniale.

(R. BOURGEOIS, chef adjoint de la Direction Commerciale de la SNCF en 1954 n'hésitait pas à parler de justice à propos de la garantie d'intérêt du régime de 1883).

On remarquera que si les dettes dûes à la guerre et aux troubles étaient remises totalement, celles antérieures au 31 décembre 1913 cessèrent de porter intérêt.

Les tentatives de contrôle plus étroit de l'Etat de l'Administration interne des compagnies échouaient cependant, comme toujours par le passé.

1) Associées à un système de Sociétés coopératives du personnel.

Les résultats financiers des réseaux, charges financières comprises
n'en étaient pas moins mauvais.

RESULTATS FINANCIERS DE 1921 à 1937 (Source SNCF)

En Milliards de F. Courants

Années	Résultat d'exploitation	Charges Financières (capital et Prév. Div.)	Résultat (1)
1921	- 0,9	1,26	- 2,16
1922	+ 0,4	1,53	- 1,13
1923	+ 0,67	1,79	- 1,12
1924	+ 1,45	1,92	- 0,47
1925	+ 1,6	2,22	- 0,61
1926	+ 3,2	2,6	+ 0,6
1927	+ 2,5	2,7	- 0,2
1928	+ 3,7	3,0	+ 0,7
1929	+ 3,4	3,1	+ 0,3
1930	+ 1,9	3,2	- 1,3
1931	+ 0,7	3,3	- 2,6
1932	- 0,4	3,2	- 3,6
1933	- 0,5	3,4	- 3,9
1934	+ 0,1	3,5	- 3,4
1935	- 0,4	3,4	- 3,8
1936	- 0,5	3,5	- 4,0
1937	- 2,0	3,8	- 5,8

(1) Non compris charges intercalaires des insuffisances d'exploitations.

C'est devant cette situation qu'intervient le rapport Jules MOCH, du parti socialiste, qui, après avoir retracé l'histoire du chemin de fer depuis 1842, s'en prend à la convention de 1921, qu'il accuse d'être l'image du renoncement de l'Etat à la gestion d'un service public en même temps qu'un immense cadeau aux compagnies (remise de 11 milliards de dettes, prime à la dépense...)

Ce rapport, datant de 1931 provoqua des réactions tant du Gouvernement qui proposa la fusion des compagnies, que de ces dernières qui se défendirent contre les accusations proférées à leur encontre et proposèrent un plan de redressement. Il s'agissait (1) :

- 1°) de coordonner les transports (égalisation des conditions de concurrence) ;
- 2°) de réorganiser les réseaux,
- 3°) d'augmenter le tarif voyageur, de réduire les impôts et d'obtenir la compensation des charges de service public.

Ce plan ne convainquit pas le gouvernement, on s'achemina en 1933 vers un amendement à la convention de 1921 (Loi RAGANON de juillet 33) opérant un pas vers la coordination, décidant la fusion P.O. MIDI., introduisant 2 commissaires du gouvernement dans les conseils d'administration des compagnies (2), réduisant les impôts etc...

1) Brochure adressée au Ministère.

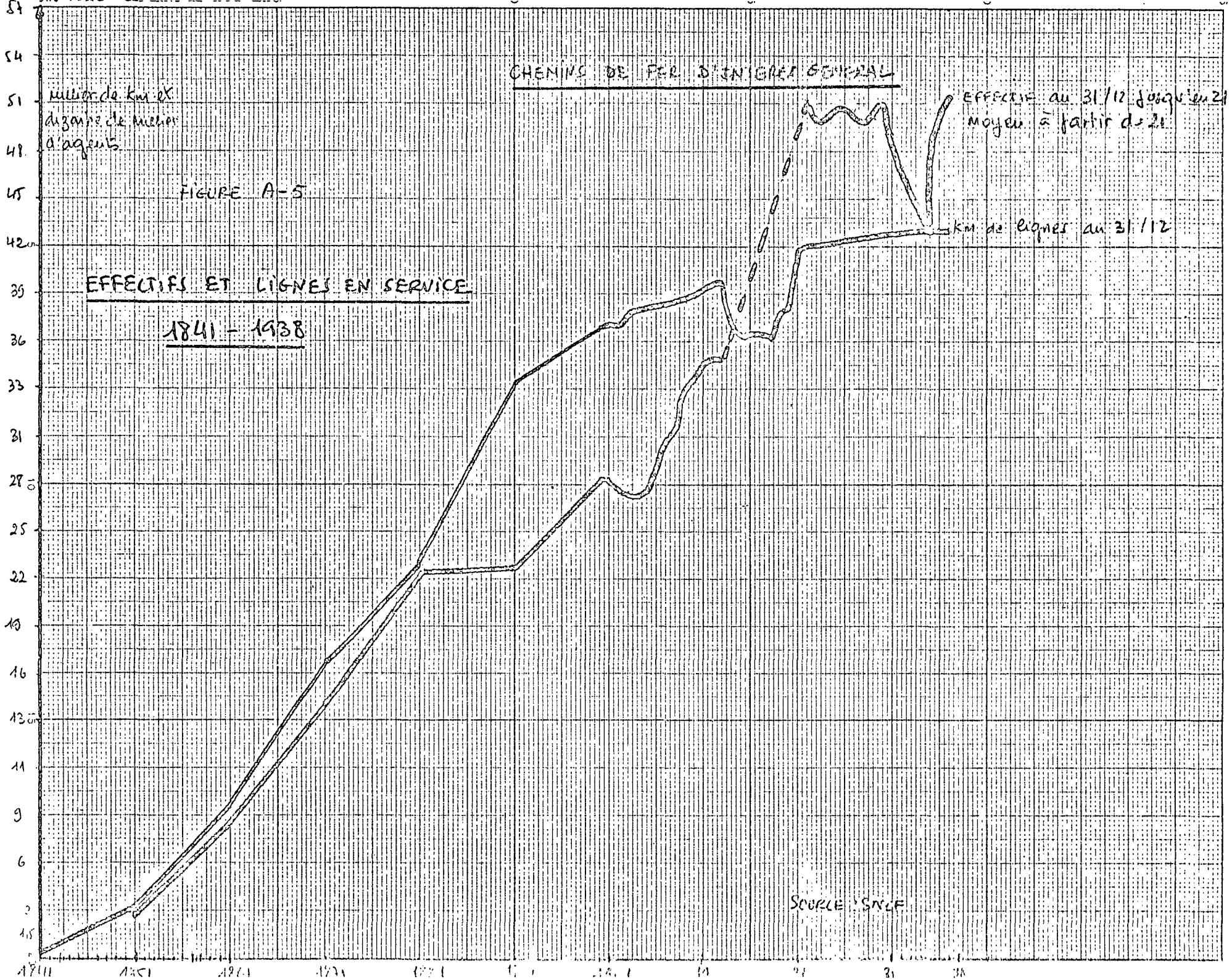
2) Nous soulignons ici que cette mesure est prise après un siècle de propositions en ce sens. Nous en avons relevé 8 principales d'origine gouvernementale entre 1835 et 1925, hormis les projets de nationalisations

Commence alors la période de coordination avec la route (19 avril 1934) et avec les voies navigables par décret loi du 11 mai 35) et de fermeture de lignes voyageurs (programme du 12.371 km à fermer de 38 à 42) (cf. chapitre 6.).

Les rapports ROY (1934) et CHAUTEMPS (1935) tentèrent de dresser un bilan précis de la situation.

Les élections de 36 et le gouvernement de Front Populaire devaient précipiter les évènements (notamment par le biais de la Loi des 40 heures du 21 juin 36). La loi fiscale du 31 décembre 36, donnait mandat au gouvernement de prévoit une refonte totale du régime avant le 31 mars 37. BLUM demanda les pleins pouvoirs qui lui furent refusés.

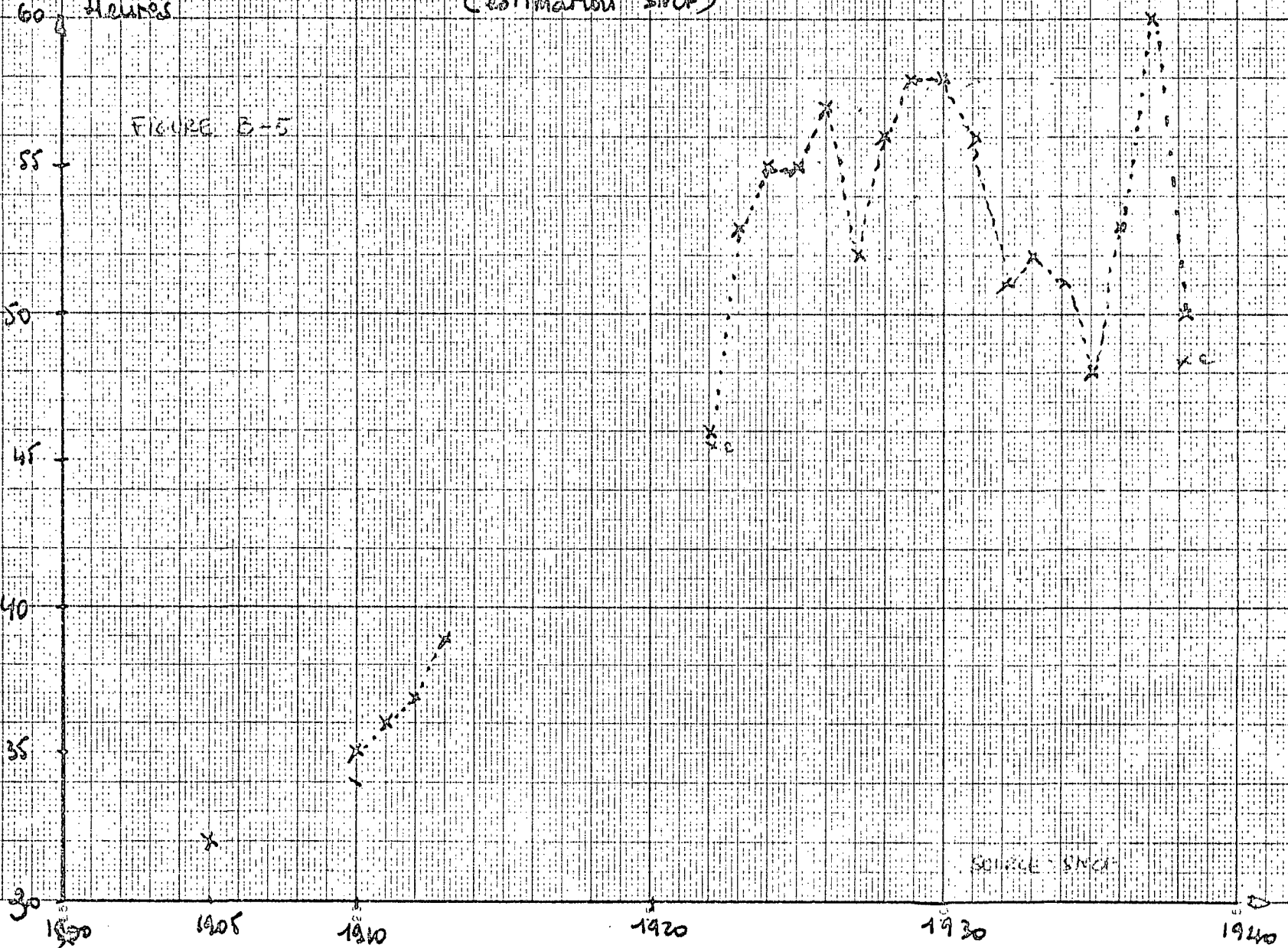
Le gouvernement CHAUTEMPS décida la création d'une commission interministérielle devant aboutir à la création de la SNCF. (Le 31 août 1937 au matin, l'accord se fit au sein de la commission. La SNCF verrait le jour le 1er janvier 1938 et devait durer jusqu'en 1982, une nouvelle ère était ouverte.



UNITES KILOMETRIQUES de TRAFIC
Par heure legale d'agent
(estimation SNOF)

Uk/
Heures

FIGURE B-5



SOURCE - SNOF

EVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES

ET DE LA PRODUCTION DE CHARBON

ET DE FER

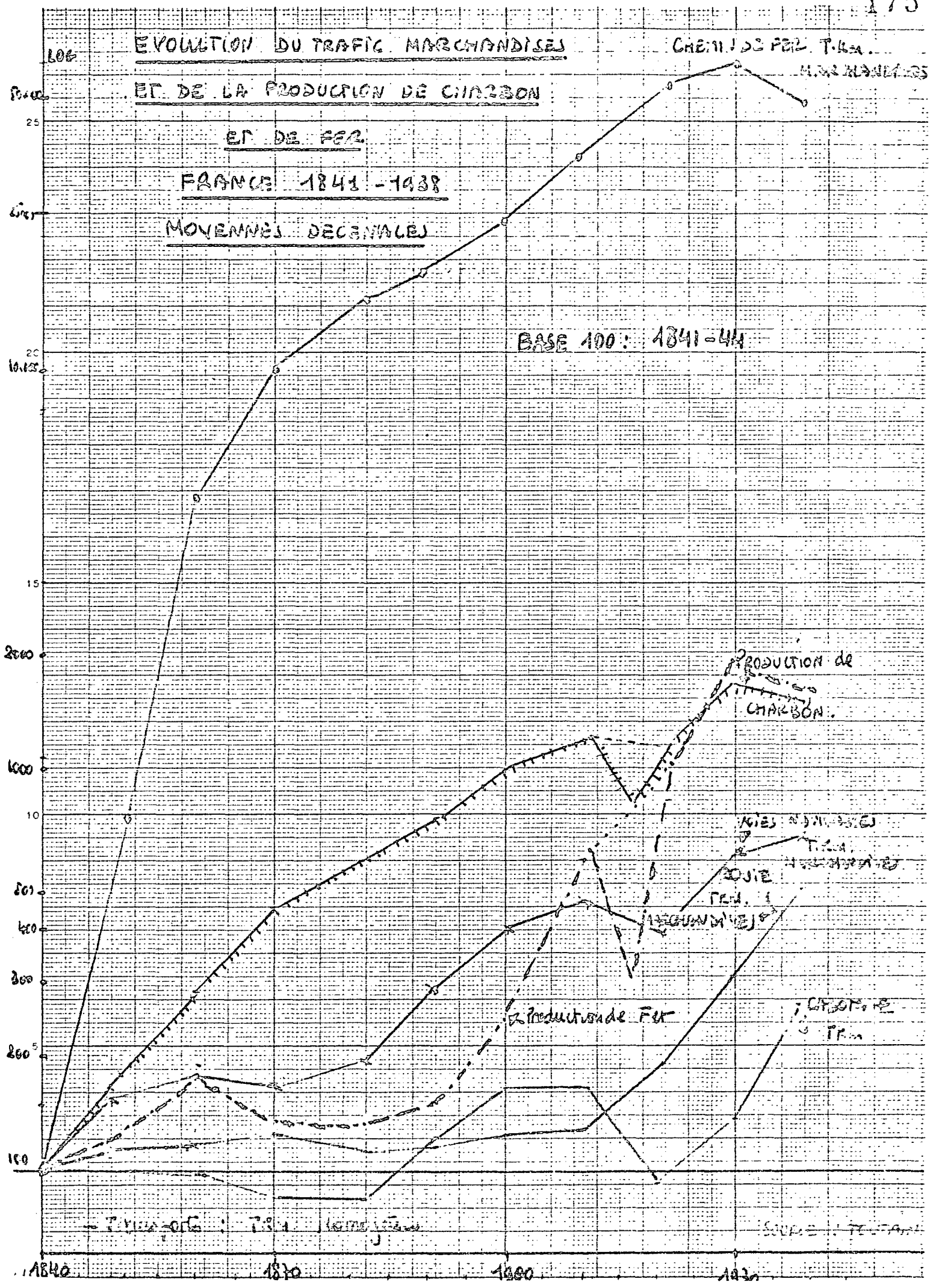
FRANCE 1841 - 1938

MOYENNES DECENNALES

BASE 100: 1841-44

CHENIL DE FER T.R.M.

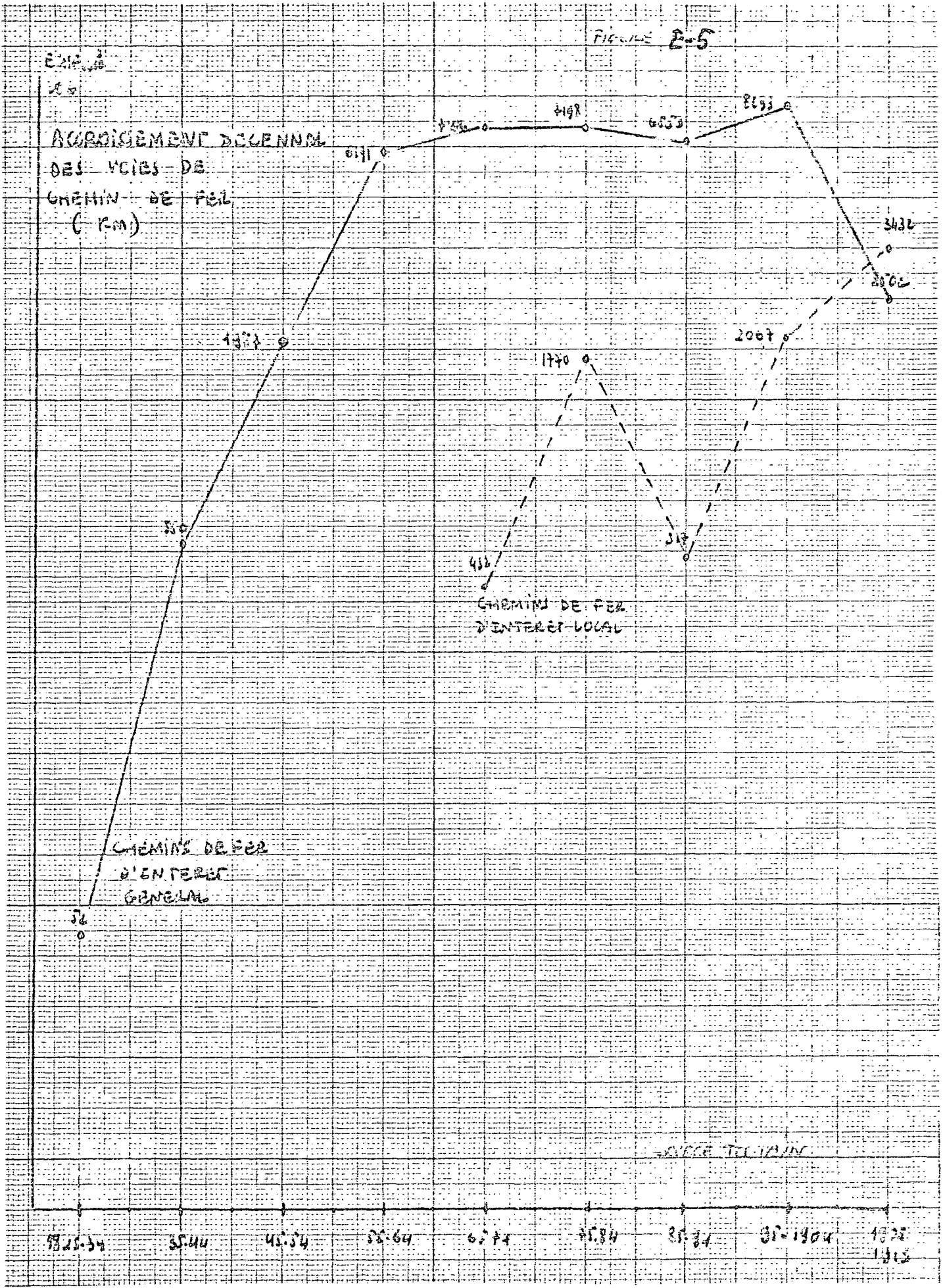
MARCHANDISES



— Transports — 1841 — 1938

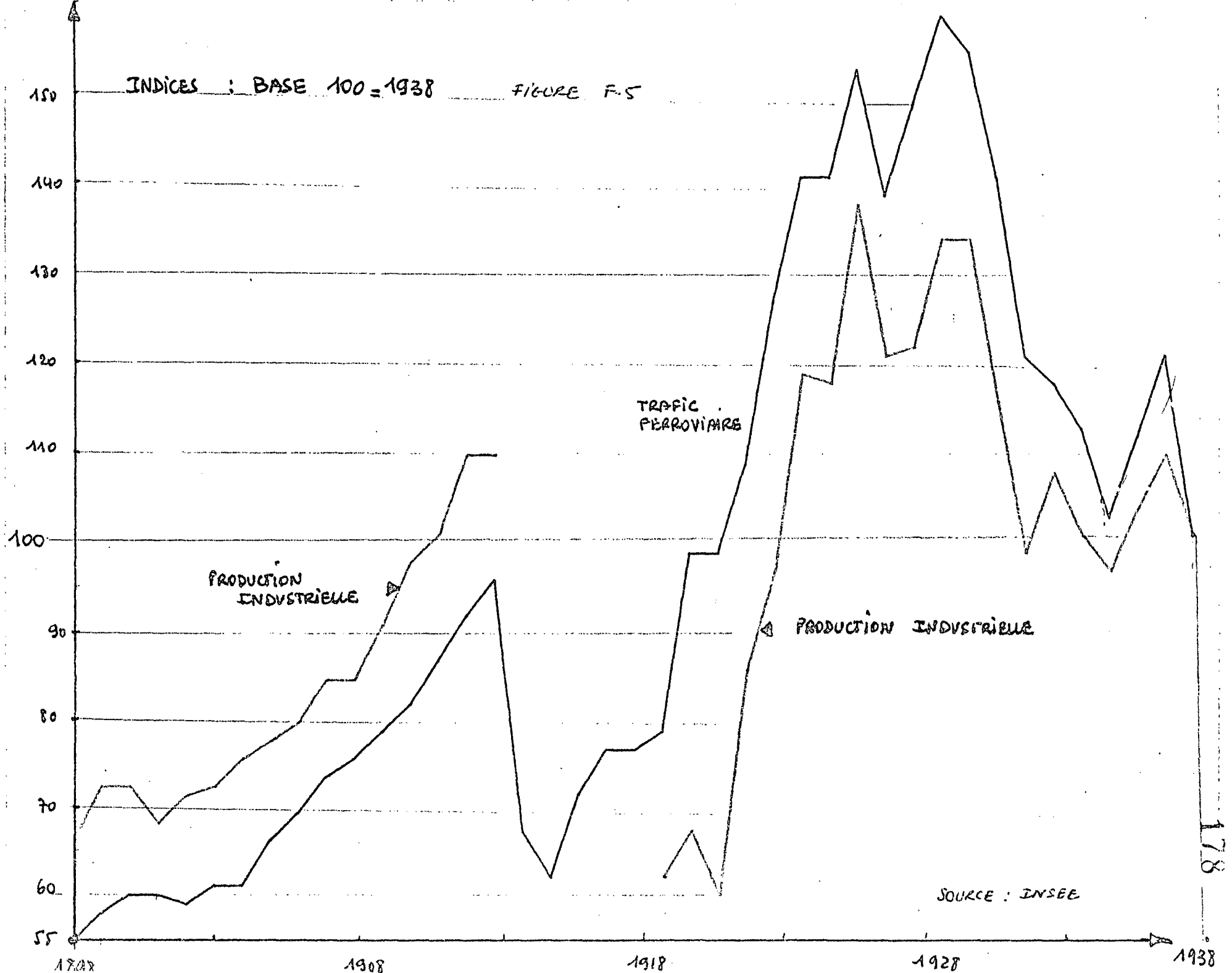
SOURCE: T.R.M.

FIGURE E-5



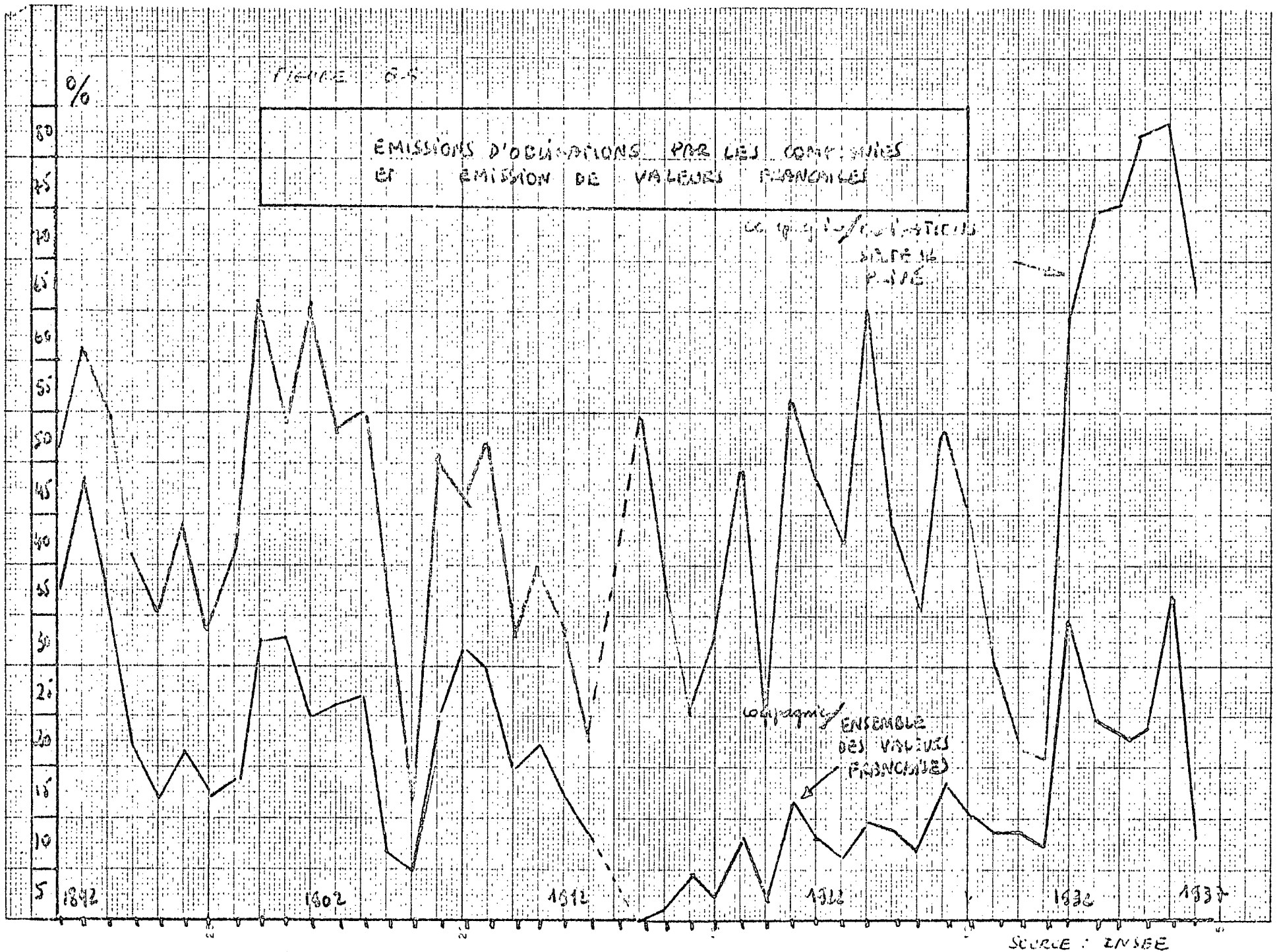
INDICES : BASE 100 = 1938

FIGURE F-5



SOURCE : INSEE

178



4. UN SIECLE D'INTERVENTION "EN FAVEUR" DES CHEMINS DE FER

4.1. UN PROBLEME D'ORDRE THEORIQUE (Le rapport aux mécanismes cycliques)

Dans le chapitre précédent, consacré à l'histoire des chemins de fer, nous avons opéré un relevé sommaire des principaux débats et des principales décisions relatives à ce mode de transport. Ces débats et ces décisions ont eu pour conséquence d'engager l'Etat explicitement à travers plusieurs mécanismes : les subventions d'équipement, les garanties d'intérêt, le paiement d'annuités, la couverture des déficits ou de charges d'exploitations. Ces mécanismes sont des moyens d'intervention directe qu'on peut considérer comme des transferts de charges envers l'Etat répondant sous des formes diverses au principe de la dévalorisation du capital. Ils ne comprennent pas, naturellement les moyens fiscaux, notamment différentiels, d'aide.

Diverses données sur cette intervention, données de droit, qualitatives, et données quantitatives financières, se doivent d'être analysées dans un double souci :

- éclairer les conséquences des décisions à la fois sur le plan financier, et sur le plan du trafic

- étudier la dépendance de ces données quantitatives vis-à-vis des cycles de KONDRATIEFF.

Dans la mesure, en effet, où l'intervention financière de l'Etat en faveur des chemins de fer suivrait la logique générale décrite par L. FONTVIEILLE (op. cit), alors seule sa forme aurait un intérêt spécifique. Mais une telle constatation impliquerait un caractère dominant du chemin de fer. Une telle question peut-être posée par comparaison aux travaux publics.

Notre objectif est donc simple, il importe en effet de bien saisir la nature de l'intervention de l'Etat vis-à-vis des chemins de fer. Mais celà nous conduira à poser à nouveau la question de l'exploitation des transports terrestres.

S'il existe en effet une détermination globale du niveau de l'intervention de l'Etat en faveur des transports par fer, par exemple, par les phases des cycles de KONDRATIEFF et les crises spécifiques du chemin de fer, comment nous ramener à notre problématique limitée à l'exploitation.

Si l'exploitation des modes n'est qu'un objet de l'intervention secondaire quelles conclusions en tirer. Si la nature de l'intervention est indifférente en longue période, ne peut-on pas conclure à une erreur de bornage de notre champ d'étude.

4.2. NATURE DE L'INTERVENTION

En réalité, le problème nous paraît plus complexe.

Par nature l'intervention visant à assurer la couverture de l'établissement des compagnies, ou la création d'infrastructures, ou encore la garantie d'intérêt du capital fixé, correspond à l'expression d'une volonté politique de croissance du mode. La garantie d'intérêt opère en fait une régulation du taux de profit et peut se perpétuer au-delà de la croissance. C'est déjà une aide à l'exploitation, mais de contenu intentionnel différent de la simple subvention. Toute autre mesure de garantie ou de prise en charge de l'intérêt normal du capital est de même type.

Cependant la subvention de l'exploitation ou la compensation du déficit s'insère dans un autre processus, a priori de crise relative au mode. Elle exprime plus explicitement, dans ses diverses formes, la "nécessaire" absorption par l'appareil d'Etat du déficit, ou des manques à gagner d'entreprises maintenues pour les besoins généraux de la production et de la circulation ; à des prix inférieurs au coût explicite (sic.).

4.3. PHENOMENE QUANTITATIF SUR LONGUE PERIODE

En réalité, sur longue période, il est frappant de voir que la forme de l'intervention de l'Etat est fort variable, et reflète la vie propre du secteur des chemins de fer et les stratégies à leur égard. Cependant, l'évolution en francs constants montre qu'une croissance considérable de l'aide de l'Etat s'est déroulée.

Deux périodes de forte croissance sont cependant évidentes : entre 1860 et 1884 et entre 1925 et 1939.

La première est marquée par la croissance des subventions d'équipement et des annuités (à partir de 1870-74 et plus modérément).

La seconde par la croissance de la participation aux charges d'exploitation.

Deux creux précèdent ces envolées :

- les années 1853 - 1860
et les années 1923 - 1929.

En dehors de ces deux grandes périodes de croissance, une période de vive expansion s'est écoulée de 1840 à 1849, et une période fluctuante a marqué les années 1880-1920.

Cette analyse est bien entendu " lissée " en ce sens que sont opérées des moyennes.

Deux éléments sommaires (1) sont à mettre en lumière ici. Dans un premier temps, jusqu'aux environs de 1880-90 le kilométrage de lignes croît

1) Sommaires au sens où nous touchons à des chiffres absolus et non à des productivités ou des taux d'exploitation.

et en proportion importante (rythme annuel croissant), les effectifs suivant la même courbe jusqu'en 1880. Ce rythme se ralentit progressivement pour aboutir à la stagnation des années 1910-1930, cependant qu'à partir de la guerre de 14-18, (second temps), et notamment 1921 les effectifs font un bond considérable.

On voit qu'il y a donc coïncidence approximative entre les deux phases caractéristiques de la croissance de l'aide de l'Etat et ces deux temps forts de l'histoire du réseau et du personnel. Remarquons cependant qu'il n'y a pas de rapport causal, car les unités kilométriques de trafic par heure légale d'agent passent entre 1910 et 1930 de 35 U.K./heure à 58 U.K./heure. L'effondrement de cet indicateur, qui passe de 58 en 1930 à 48 en 1935 est probablement plus parlant... Mais il monte à 60 en 1937 et retombe à 50 en 1938 !!...

Une remarque de nature différente doit être faite :

On peut considérer qu'il existe des pointes caractéristiques de la courbe des subventions en volume pendant les périodes de dépression du cycle de KONDRATIEFF (période B) et qu'à contrario les creux coïncident avec les périodes de prospérité. La "tendance" serait donc à l'utilisation du chemin de fer dans le cadre de la politique d'intervention de l'Etat à des fins régulatrices. On remarquera que cette tendance est plus marquée avant 1880 et moins marquée jusqu'à 1925 que pour les dépenses de l'Etat consacrées aux Travaux Publics.

On peut donc considérer que les interventions de l'Etat en faveur des chemins de fer répondent également aux fonctions régulatrices de l'économie, et en ce sens font partie intégrante du processus de croissance alternée des dépenses liées au processus de dévalorisation du capital.

Mais et c'est fondamental, se surajoute un problème spécifique de Branche lié à la composition organique du capital de la branche des chemins de fer et aux luttes engagées par les travailleurs.