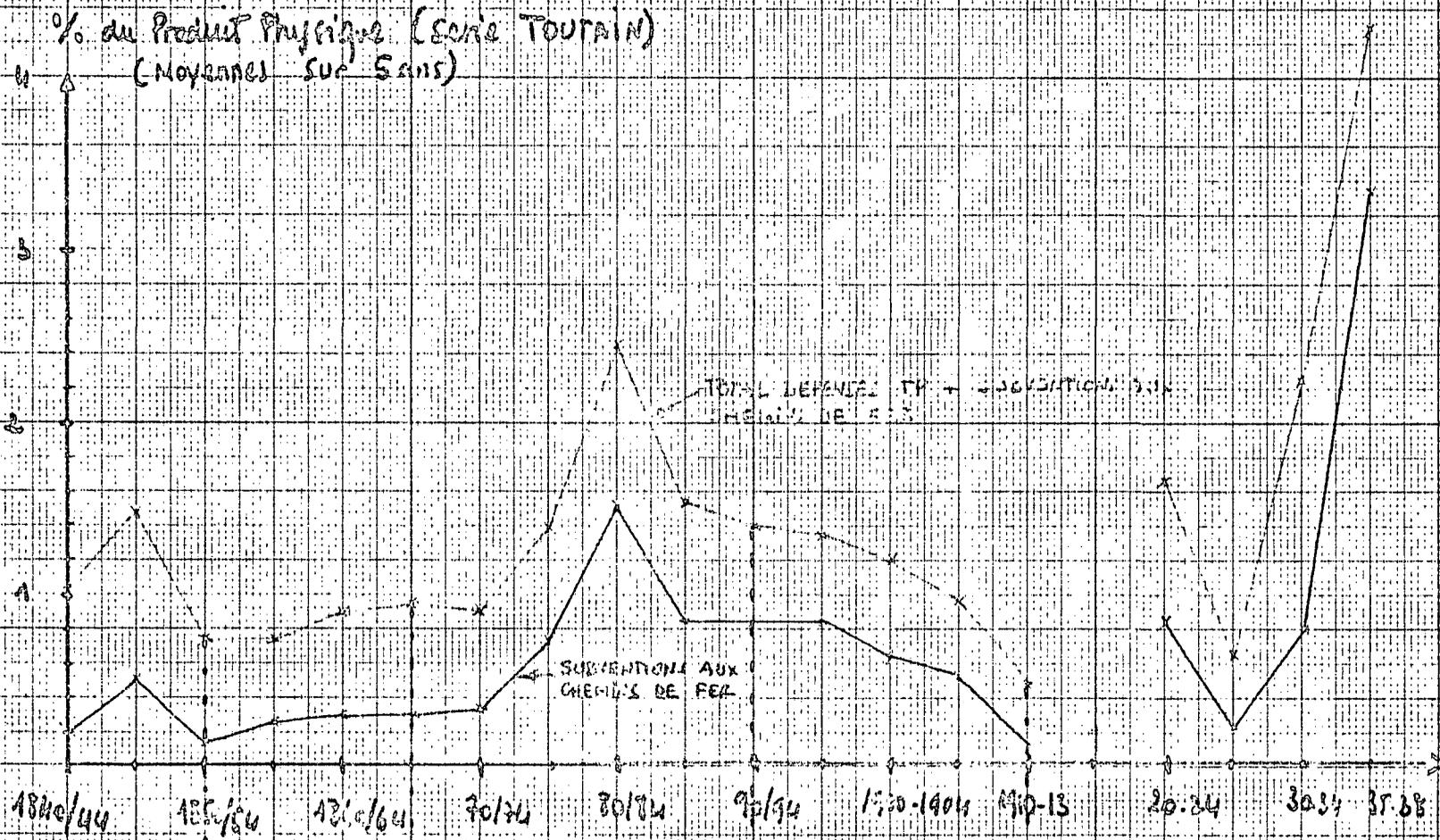


FIGURE A-6

ETAT : SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER ET DEPENSES RELATIVES AUX TRAVAUX PUBLICS



RENDRE EFF :



SOURCE : FONVIEL

186

— Subventions aux chemins de fer —

(millions de francs courants)

	Lignes nouvelles km/an	TOTAL des subventions	Equipement	garanties d'intérêt	Annuités	Déficit réseau de l'Etat	Exploitation et divers
1840-44	67	23,0	23,0				
1845-49	329	69,2	69,2				
1850-54	369	18,0	18,0				
1855-59	915	34,6	34,6				
1860-64	684	46,6	46,6				
1865-69	920	53,2	38,6	14,6			
1870-74	640	68,0	19,2	26,8	22,0		
1875-79	699	135,0	47,6	49,0	38,4		
1880-84	1294	294,8	233,4	17,8	43,6		
1885-89	838	152,6	47,3	51,3	54,0		
1890-94	611	163,4	40,2	54,2	69,0		
1895-99	304	154,2	32,6	40,6	81,0		
1900-04	373	137,2	23,8	26,7	86,7		
1905-09	184	140,2	29,7	1,2	94,6	14,7	
1910-14	120	300,0	86,3	17,5	95,6	100,6	
1915-19	0	511,4	-0,3	162,0	100,6	249,1	
1920-24	40	1057,8	25,4	278,4	46,2 ⁽¹⁾	341,8	376,0
1925-29	73	650,8	57,8	-2,6	48,4 ⁽¹⁾	15,4	531,8 ⁽²⁾
1930-34	61	1299,6	34,2	12,6	631,0		621,0
1935-39	23	6408,8	38,2	5,8	977,0		5387,8 ⁽³⁾

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

* FONVIEILLE (op. cit. p. 1887).

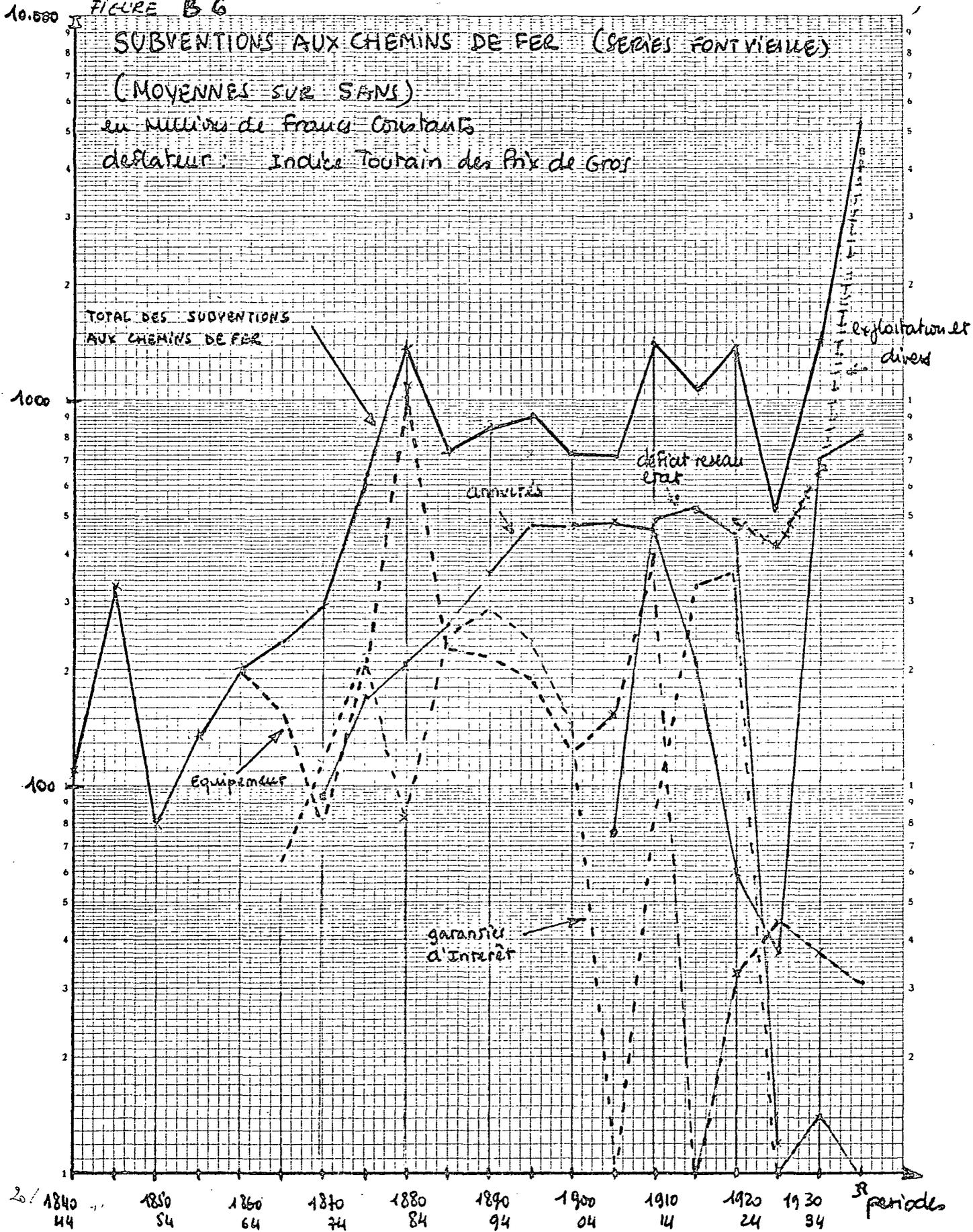
FIGURE B 6

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER (SERIES FONTVIEILLE)

(MOYENNES SUR 5 ANS)

en millions de francs constants

deflateur: Indice Toutain des Prix de Gros



SERIES FONTVIEILLE

TOCHON-LEPAGE, PARIS, EDITEUR.

QUADRILLE SEMI-LOGARITHMIQUE A 3-MODULES

*
Les dépenses de l'Etat par rapport au produit physique de la France (1)

	DEPENSES DE L'ETAT	DEPENSES LIEES (2)	DEPENSES NON LIEES (3)
	Produit physique	Produit physique	Produit physique
	%	%	%
1815-1819	11,92	2,43	9,49
1820-1824	10,37	3,37	7,00
1825-1829	10,81	2,98	7,83
1830-1834	9,56	3,14	6,42
1835-1839	8,58	3,24	5,34
1840-1844	9,19	3,79	5,40
1845-1849	9,44	4,36	5,08
1850-1854	9,46	3,93	5,53
1855-1859	9,82	3,76	6,06
1860-1864	9,94	4,17	5,77
1865-1869	9,74	4,10	5,64
1870-1874	18,64	5,39	13,25
1875-1879	14,58	7,18	7,40
1880-1884	16,32	8,81	7,51
1885-1889	16,75	8,76	7,99
1890-1895	16,35	8,83	7,48
1895-1899	16,77	8,94	7,83
1900-1904	15,64	8,01	7,63
1905-1909	13,79	7,02	6,77
1910-1913	14,15	7,05	7,10
1920-1924	29,18	13,89	15,29
1925-1929	15,11	8,94	6,27
1930-1934	30,77	15,88	14,89
1935-1938	35,23	17,83	18,05
1950-1954	35,57	20,43	15,14
1955-1959	36,93	22,43	14,55
1960-1964	35,93	22,13	13,80
1965-1969	36,75	24,25	12,53

(1) Série J.C.L. Toutain.

(2) Les dépenses liées au développement de l'économie nationale comprennent : Les intérêts de la dette, les dépenses coloniales, l'éducation, l'action sociale, l'action économique, les travaux publics et l'action sociale.

(3) Les dépenses non liées comprennent : La défense nationale, l'administration générale, les affaires étrangères, la justice, la police et les prisons, les cultes, les dépenses exceptionnelles.

Cependant, on remarquera que ces interventions exprimées en pourcentage du produit physique de l'économie française connaissent une évolution conforme à la loi FONTVIEILLE (op. cit. chapitre II).

Au surplus, et ceci revêt une importance théorique de premier ordre l'évolution du total dépenses de travaux publics plus subventions aux chemins de fer ne semble être qu'une dilatation de la courbe relative aux chemins de fer. L'aspect "anti-cyclique" de l'ensemble semble évident, exception faite, peut-être, de la période 1855-1865 marquée par un programme de développement considérable des conditions générales de production.

Cet aspect du phénomène nous conduit à considérer comme dominante la nature régulatrice du processus d'intervention de l'Etat, c'est son aspect phénoménal. En ce sens nous pourrions nous interroger à nouveau sur le caractère de la branche des chemins de fer et sur le statut des conditions générales de production pendant la période qui nous occupe. Ce qui frappe en tout cas, c'est que cette intervention coïncide, en tout cas entre 1865 et 1890, avec une croissance soutenue du machinisme en France, parallèle, voire supérieure à la croissance du parc de locomotives (cf. supra évolution de l'économie française). Cependant, si l'on en croit l'indice Crouzet le début d'une période de suraccumulation coïncide avec la phase de "prospérité" de 1895-1913.

Y'a-t-il eu en retour une action régulatrice de l'Etat pendant la même période pour limiter l'accumulation ? C'est une hypothèse. On retrouve donc les deux aspects évoqués plus haut : l'aspect relatif aux conditions générales de la production, et l'aspect relatif à l'accumulation spécifique du capital. L'un et l'autre nous semblent donc liés aux processus cycliques de l'économie.

Contrairement aux périodes récentes, il nous semble clair que l'Etat jouait, intentionnellement ou non, un rôle spécifique de régulation anticyclique dont les chemins de fer et les travaux publics constituaient un élément considérable.

4.4. CYCLES, INTERVENTION DE L'ETAT ET CHEMINS DE FER

4.4.1. LA THESE DE FONTVIEILLE

a) La thèse

Dans sa formulation, la thèse de FONTVIEILLE est simple ; lors des périodes de dépression l'Etat accentue son intervention en proportion du produit national, dans des domaines où il peut opérer une "dévalorisation du capital" nécessaire pour lutter contre la baisse tendancielle du taux de profit ou pour organiser sur la base d'un capital dévalorisé important le redéploiement de l'économie. Le processus est facile à comprendre, du moins dans son principe. L'impôt prélevé constitue une certaine ponction sur la plus value réalisée.

Il concourt à financer ce que nous pourrions appeler les ponctions traditionnelles de l'Etat (justice, armée, police), prend en charge certains biens, ou salaires socialisés.

Au-delà, il finance tout ou partie de l'accumulation ou plus simplement reconstitue les taux de profits. De fait, cette intervention, qui peut prendre des formes variées, aboutit à introduire dans le cycle du capital une quantité dévalorisée de capital à hauteur du transfert réalisé. La thèse de FONTVIEILLE indique que ces sommes sont, relativement au produit national, d'autant plus importantes que l'économie est dépressive. Fondée sur des données assez précises, cette thèse est vérifiée sur les cycles longs de la période 1815-1940.

b) Notre constat

Or notre constat est que, sur la base des données de FONTVIEILLE et de TOUTAIN, l'évolution constatée des interventions sur les chemins de fer suit la même loi que l'ensemble des dépenses de l'Etat liées à un processus de dévalorisation, avec plus d'amplitude peut-être que les dépenses relatives aux travaux publics.

De ce point de vue on aboutit donc à dire que la politique de l'Etat vis à vis des chemins de fer est une politique anticyclique.

Au surplus, en tant que branche les chemins de fer connaissent des crises, souvent très corréllées aux dépressions générales, mais parfois plus sensibles, ceci ne serait donc que l'accélérateur de celà.

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

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

(1) Série J.-C. Toutain.

* Série FONTVIEILLE (op. cit.).

— Evolution des dépenses de l'Etat comparées au produit physique national.

	Produit Physique en valeur (2)	Total Emplois de l'Etat	Rapport 2/1	Dépenses liées	Rapport 4/1	Dépenses non liées	Rapport 6/1
(1) 1815/19	8,071	0,962	11,92	0,196	2,43	0,756	9,49
1820/24	7,646	0,793	10,37	0,258	3,37	0,535	7,00
1825/29	8,840	0,956	10,21	0,263	2,98	0,633	7,83
1830/34	9,653	0,923	9,56	0,203	3,14	0,620	6,42
1835/39	10,012	0,859	8,58	0,324	3,24	0,535	5,34
1840/44	12,013	1,106	9,19	0,456	3,79	0,650	5,40
1845/49	13,039	1,231	9,44	0,559	4,36	0,652	5,08
1850/54	12,799	1,211	9,46	0,593	3,92	0,700	5,53
1855/59	16,590	1,640	9,82	0,528	3,76	1,012	6,06
1860/64	17,339	1,723	9,94	0,724	4,17	0,997	5,77
1865/69	17,757	1,729	9,76	0,728	4,10	1,001	5,64
1870/74	19,208	3,595	18,64	1,041	5,39	2,554	13,25
1875/79	18,367	2,679	14,58	1,319	7,18	1,360	7,40
1880/84	19,068	3,113	16,32	1,691	8,81	1,432	7,51
1885/89	17,824	2,935	16,75	1,562	8,76	1,423	7,99
1890/94	18,677	3,056	16,36	1,638	8,88	1,298	7,48
1895/99	18,439	3,092	16,77	1,650	8,94	1,442	7,23
1900/04	20,783	3,251	15,64	1,655	3,01	1,526	7,63
1905/09	24,377	3,362	13,79	1,712	7,02	1,650	6,77
1910/13	28,453	4,027	14,15	2,008	7,05	2,019	7,10
1920/24	123,000	35,871	29,18	17,089	13,39	18,302	15,29
1925/29	252,4	38,125	15,11	22,308	8,84	15,818	6,27
1930/34	151,4	49,656	30,77	25,632	15,88	24,024	14,89
1935/38	190,7	69,431	35,88	34,001	17,83	34,430	18,05
1950/54	6980,2	2874,2	35,57	1650,8	20,43	1223,4	15,14
1955/59	12400,2	4584,8	36,97	2781,6	22,43	1803,2	14,55
1960/64	20471,6	7355,6	35,93	4230,5	22,13	2825,1	13,80
1965/69	31625,0	11625,6	36,78	7671,7	24,25	3963,9	12,53

(1) Milliards de francs courants de 1815 à 1913.

(2) Série J.-C. Toutain.

* Série FONTVIEILLE (op. cit. p. 1743).

Quant à l'essor du chemin de fer coïncidant, à ses débuts, avec la fin de la dépression d'avant 1850, l'intervention de l'Etat aurait été favorisée de fait par la coïncidence entre une dépression et le considérable besoin de capital lié à la faisabilité du chemin de fer (nous entendons par faisabilité la coïncidence entre une faisabilité technique, un "besoin" d'accumulation pour le développement des forces productives et un consensus politique, ces trois conditions étant pour le chemin de fer nécessaires).

4.4.2. NOTRE DOUTE

C'est sur ces bases qu'advient notre doute. Nous avons en effet émis l'hypothèse d'une spécificité de l'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises, et nous constatons que, pour les chemins de fer au moins, l'intervention de l'Etat vis à vis de l'exploitation se fonde dans un ensemble déterminé par la dynamique cyclique à long terme de l'économie. Bien sûr cet aspect direct, explicite de l'intervention n'est pas le seul, mais la forme phénoménale qu'il prend remet en cause une partie au moins de notre propos de recherche. Plus précisément, il réduit considérablement l'ampleur des conclusions possibles, en limitant la spécificité du secteur. Mais à un second degré cela renforce le rôle régulateur et stratégique du transport, et confirme en ce sens notre analyse théorique.

L'ordre des causalités est cependant difficile à établir entre un aspect spécifique et un aspect général, entre le secteur ou la branche des chemins de fer en tant que "lieu" privilégié d'exercice d'une dévalorisation du capital (par sa place dans les procès de circulation, la fraction du capital qui y est investie et par sa place dans l'appareil économique en tant que client) et cette même branche en tant que "lieu" "facile" d'exercice d'une politique anticyclique.

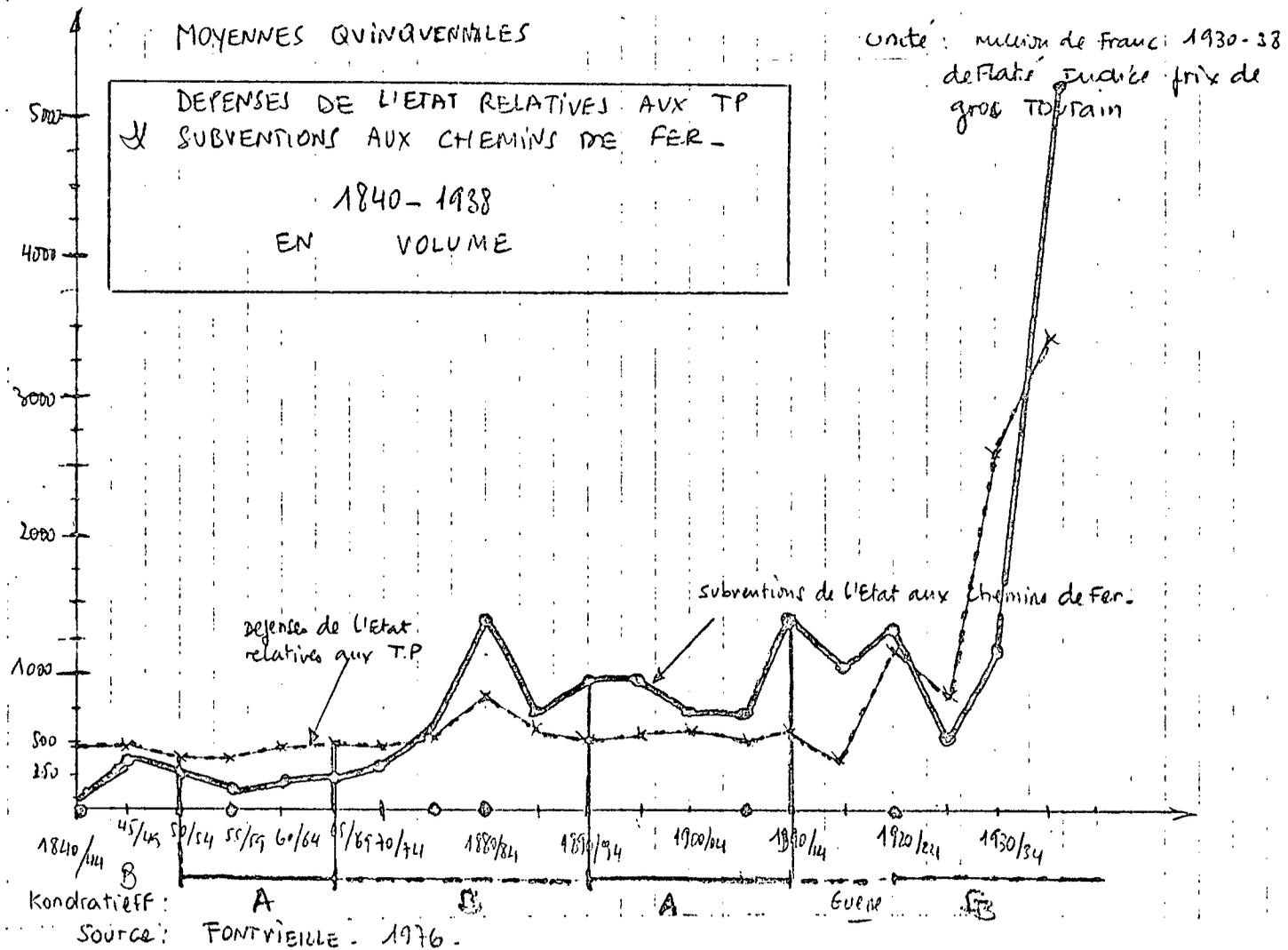
Le problème est ainsi toujours posé de la causalité de cette intervention marquée globalement par les cycles de KONDRATIEFF.

Que reste-t-il donc de la spécificité de "l'exploitation" des transports terrestres, et de l'intervention de l'Etat à cet égard. Ne reste-t-il qu'une politique règlementaire et tarifaire ? Cette spécificité n'apparaît-elle qu'aux alentours de 1930-36 avec la naissance de la problématique de la coordination ?

Au plan pratique, peut-être ; encore qu'il faille aller plus au fond des choses et analyser le contenu de certaines dispositions ou de certains rapports, comme le rapport COLSON-MARLIO sur la concurrence entre "les chemins de fer et les voies navigables" (M. DUNOD - F. PINAT, Paris 1910), pour percevoir plus profondément cette spécificité. A travers le rapport COLSON-MARLIO (op.cit) n'évoque-t-on pas indirectement la question de la "tarification de l'usage des infrastructures" ?

En réalité, notre réflexion nous amène ici à recadrer, à réorienter peut-être, notre analyse sur des aspects plus qualitatifs.

FIGURE C-6



STRUCTURE DE LA FBCF ETAT

VALEURS MOYENNES AU COURS DES "PHASES DE KONDRATIEFF"

EXPRIMEES EN MILLIONS DE FRANCS 1930-1939

	Ponts et Chaussées	Voies Navigables	Ports	Divers	Total
1815-1819	-	-	-	-	70
1820-1849	70	81	31	21	203
1820-1849	52	74	59	61	246
1875-1894	47	169	150	102	468
1895-1914	18	99	130	126	373
1915-1939	98	94	239	553	984

Source : FONTVIEILLE

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

	Volume en millions de francs 1930-39				
	TOTAL	Routes	Canaux	Ports	Divers
1815-19	70				
1820-24	95	43	29	9	14
1825-29	141	35	75	9	22
1830-34	149	68	41	13	27
1835-39	219	95	72	33	19
1840-44	334	88	167	56	23
1845-49	278	93	102	65	18
1850-54	192	36	58	36	62
1855-59	184	41	49	53	41
1860-64	312	73	94	64	81
1865-69	311	62	107	80	62
1870-74	232	47	63	63	59
1875-79	402	41	126	127	108
1880-84	677	56	299	201	121
1885-89	454	48	133	158	115
1890-94	339	43	118	113	65
1895-99	350	23	93	94	140
1900-04	404	16	90	122	176
1905-09	312	15	82	123	92
1910-14	427	18	133	179	97
1915-19	235	116	31	61	27
1920-24	713	148	119	330	116
1925-29	251	20	55	125	51
1930-34	1.328	54	131	268	875
1935-39	2.392	149	136	410	1.697

La formation brute de capital fixe de 1815 à 1939

Structure en pourcentage *

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

4.5. LES RAPPORTS ETAT-COMPAGNIE : Essai de synthèse

Il est important de rapporter le relevé des modifications des rapports Etat-Compagnies (cf. tableau ci-après) et les conséquences quantitatives explicites (intervention de l'Etat au sens financier).

Il faut également relativiser "la décision" en tenant compte du délai d'élaboration et du délai d'exécution.

Cependant, au plan formel et pratique, il faut remarquer que l'essor des interventions de l'Etat prend des formes très diverses. Pendant les périodes prospères l'Etat finance principalement l'équipement (ou voit ses annuités croître), les périodes de dépression sont plus contrastées, l'essentiel de l'effort de l'Etat étant constitué alternativement de subventions d'équipement (essor ou démarrage du chemin de fer) ou de subventions et compensations diverses.

La dominance de l'intervention sur l'exploitation (directement) n'étant contemporaine que de la grande crise des années 20-40.

Encore une fois, et c'est là un point troublant, tout se passe comme si il y avait une coïncidence entre la courbe de vie du "produit chemin de fer" (dans le cadre de l'organisation capitaliste qui lui est contemporaine) et les mécanismes décrits par FONTVIEILLE.

Cependant il est exclu d'isoler ces aspects de la gestion de la concurrence intermodale par l'Etat. (cf. infra).

La concurrence fer-navigation, puis fer-route, n'est pas disjointe des phénomènes de "vieillissement" évoqués .

COLSON et MARLIO (op. cit) n'attribuent-ils pas la "ruine" du réseau de l'Ouest à la concurrence de la Seine sur sa meilleure ligne ?

En réalité c'est si l'on peut dire la suraccumulation anarchique qui accentue au plan des chemins de fer la crise générale et génère dès les années 20, un redéploiement de l'intervention de l'Etat. Cette suraccumulation est en fait la résultante de l'absence de politique de transport spécifique et globale. Elle est relative à la structure d'exploitation du transport.

En fait, il s'agit d'un choc entre des conditions objectives d'essor des forces productrices et l'organisation économique qui la bloque. Encore que, les solutions évoquées tant par la conférence internationale des chemins de fer (cf. rapport COLSON-MARLIO) ou par les Saints-Simoniens à leur heure, tout en restant partie intégrante du système capitaliste, auraient pu permettre d'éviter ce choc. Remarquons seulement qu'il eu fallu en période de croissance, et non de récession, mener une politique bien plus active d'organisation sous l'égide de l'Etat.

(Mais c'est là la question de la faisabilité d'une stratégie qui est en cause).

LES RAPPORTS ETAT-COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

ANNEE	NATURE DE LA MODIFICATION	OBJET DE LA MODIFICATION	CONSEQUENCES THEORIQUES	OBSERVATIONS CONSEQUENCES QUANTITATIVES	PHASE CYCLE
1842	<u>Charte des chemins de fer</u>	Définition des concessions Equipement	Participation de l'Etat et des Collectivités <u>aux Infrastructures</u> Théoriquement 54%	Constitution du flux Etat-Compagnies largement dominant jusqu'en 1885	-
1859	<u>Réforme du régime des concessions</u>	Garantie d'Intérêt pour le nouveau réseau	Versement de garanties	Nouvelle forme d'intervention	-
1863	<u>Révision du régime</u>	Elévation du capital garanti	"	Assure l'essor de ce type de contribution (significative entre 1865 et 1879)	+
1865	<u>Création des CSIG et VFIL et du régime des concessions</u>	Participation de l'Etat au réseau secondaire	Couverture du tiers des dépenses d'établissement	Renforce probablement le flux des subventions d'équipement pendant plusieurs années : 40 concessions	
1875	<u>Apurement de la dette du réseau de l'Est</u>	Dette liée à la guerre		Naissance d'une rubrique nouvelle	
1878	<u>Modification du régime des CSIG et VFIL</u>	Frein aux créations de réseaux et modification de l'intervention de l'Etat	La garantie d'intérêt remplace les subventions.	Substitution de deux modes d'intervention. Augmente probablement le flux Etat-Compagnies	-
1878	<u>Naissance du réseau d'Etat</u>	Prise en charge de lignes déficitaires	Emprunt à 3% lancé pour couvrir les frais	Produit un flux considérable d'annuités.	
1879	<u>Lancement d'un emprunt par SAY</u>	Financement des projets FREYCINET			

ANNEE	NATURE DE LA MODIFICATION	OBJET DE LA MODIFICATION	CONSEQUENCES THEORIQUES	OBSERVATIONS CONSEQUENCES QUANTITATIVES	PHASE CYCLE
1883	<u>Nouvelles conventions</u>	<ul style="list-style-type: none"> . Garantie d'intérêt appliquée à un compte unique . Revenu garanti 		Relance de la rubrique des garanties d'intérêt	-
1907	<u>Rachat de l'Ouest</u>	Rachat	Récupération d'un réseau sur endetté et déficitaire	Baisse des garanties d'intérêt, mais essor de la rubrique "Déficit réseau Etat".	+
(1919)	(Journée de 8 heures aux Chemins de Fer)				
1921	<u>Convention</u>	<ul style="list-style-type: none"> . Coordination des réseaux . Prise en charge des insuffisances de guerre . Compensation au niveau d'un Fonds Commun . Primes aux bénéficiaires . Participation au 4/5 des constructions nouvelles 		Naissance du flux dominant la période 1920-19... à savoir les subventions d'exploitation et compensations diverses.	-
1937	<u>Création de la SNCF</u>	} Conséquences échappant à la période d'Etude 1830-1938.			

A N N E X E 4

CORRELATION ENTRE LA PART DU PRODUIT PHYSIQUE CONSACREE

AUX CHEMINS DE FER ET AUX TRAVAUX PUBLICS

1840 - 1939

- Coefficient de corrélation entre les parts du Produit Physique consacrées aux dépenses de travaux publics et aux subventions des chemins de fer (en %)

$$r = 0,7897$$

$$r^2 = 0,6237$$

Dépenses TP = 0,4029 Subventions aux CF + 0,4458

En logarithmes népériens, la corrélation entre les logs des données est plus faible ($r = 0,5634$ et $r^2 = 0,3174$) ($m = 0,2624$ et $b = 3,18$)

- Un calcul sur des données annuelles exprimant les subventions effectuées et les dépenses effectives non rapportées au produit physique, donne en log-log $r = 0,5985$ et $r^2 = 0,35823$ ($m = 0,36997$ et $b = 4,1349$).

En log-log, donc le calcul sur les données relatives au produit physique et celui sur les séries brutes indique une élasticité des 2 séries de l'ordre de 0,3 (TP/CF).

La différence entre les données (annuelles, moyennes quinquennales) peut expliquer l'écrasement de l'élasticité sur les données lissées.

A N N E X E 5

TYPOLOGIE DE L'INTERVENTION DE L'ETAT

Avant 1930 (voir chapitre 3)

	FORME	PERIODES D'APPLICATION ET MODALITES
<u>Etablissement</u>	Souscription d'action	Jamais
	Prêts	1837 - 1847 3 à 5%
	Subventions en argent	1842 { avec partages éventuels des bénéfices 1863 { régimes des annuités 1868-75) 4/5
	Subvention en travaux	1842
EXPLOITATION	Garantie d'intérêt	1840 Expérience Paris-Orléans.... 1859 CONSECRATION 1863 Extension à, en fait, la garantie du produit brut.
	Système du Fonds Commun	1921 cf. chapitre 3.
	Participation aux Bénéfices	Sous réserve des revenus garantis et réservés, passe aux 2/3 en 1883 jusqu'en 1921.

5. LA CRISE DANS LA CRISE

" AU COURS DES CRISES, LE DESORDRE AMBIANT EST VECU PAR L'AME
COLLECTIVE COMME UN RISQUE DE CHAOS, C'EST -à-DIRE LE RISQUE
D'UNE IDENTIFICATION FUSIONNELLE AVEC LA "MERE MAUVAISE" "

G. MENDEL

5. LA CRISE DANS LA CRISE

INTRODUCTION : LA CRISE DANS LA CRISE

(crise du mode dominant)

On connaît toutes les dissertations sur le thème du dehors et du dedans, de l'exogène et de l'endogène. A la limite l'idée d'une liaison entre les mouvements stochastiques relèvent bien du même ordre de débat. (cf. MENCHIKOV : Le cycle économique chapitres relatifs aux modèles économétriques ed. de MOSCOU 1976).

En réalité le problème sans cesse posé à propos des crises est toujours de savoir quelle est la part du hasard dans leurs déterminations. A un autre niveau s'agissant d'un secteur donné on peut rechercher, en période de crise générale, latente ou patente, ce qui relève de celle-ci et ce qui relève de la spécificité du secteur. A la limite, en termes de systèmes : quel est celui qui perturbe l'autre, tel ou tel système est-il à l'abri de son environnement, comment les crises sont-elles régulées au niveau de chaque système, et ensemble de systèmes etc...

L'hypothèse d'un synchronisme des crises, les crises devenant la CRISE, n'est pas en soi toujours vérifiable, ni vérifiée. A l'échelon mondial ce problème est plus clair, ce qui ne veut pas dire plus simple mais plus VISIBLE. Le fait que depuis 1945 le synchronisme des crises ait considéra-

blement décliné, est un fait, mais le synchronisme du retournement mondial des années 1970 pose en retour le problème de la déformation des mécanismes régulateurs, de leur force et de leur faiblesse.

L'hypothèse d'une liaison forte entre l'activité du système de transport et l'activité économique générale est toujours vérifiée, sur courte comme sur longue période. (Cependant cette liaison est forte sur les grandeurs absolues mais faible, semble-t-il, sur les variations relatives (cf. supra).

Par nature, historiquement, l'élasticité du système de transport serait même grande, sur longue et sur courte période ; la crise serait donc aisément importée du dehors vers le dedans du système. (Modulo la souplesse du système économique liée à la variation des stocks). Cependant, ce qui est vrai lors de croissances n'est pas forcément vrai lors des récessions ; la nature de la croissance et de la récession est-elle symétrique, autrement dit, croissance et récession répondent-elles au principe comptable, last-in first out. Dernier rentré, premier sorti ?

A en croire les statistiques similaires, et sur moyenne période (5 à 10 ans), cette symétrie existe.

Admettons donc ce résultat, qui implique la coïncidence des mécanismes cycliques profonds. Rien n'indique pour autant que le système de transports ne puisse bénéficier de l'activité spécifique de secteurs protégés, ou encore, ce qui est plus important ne puisse jouer un rôle régulateur face à

la crise par le biais de l'élargissement des marchés. Au surplus, rien n'indique que ce système ne soit pas régi par un processus cyclique propre ou des processus cycliques spécifiques, dont on remarquera qu'ils peuvent peser sur le cycle général de l'économie. Dans ce contexte, l'intervention de l'Etat peut en être le témoin (forte intervention en période de dépression).

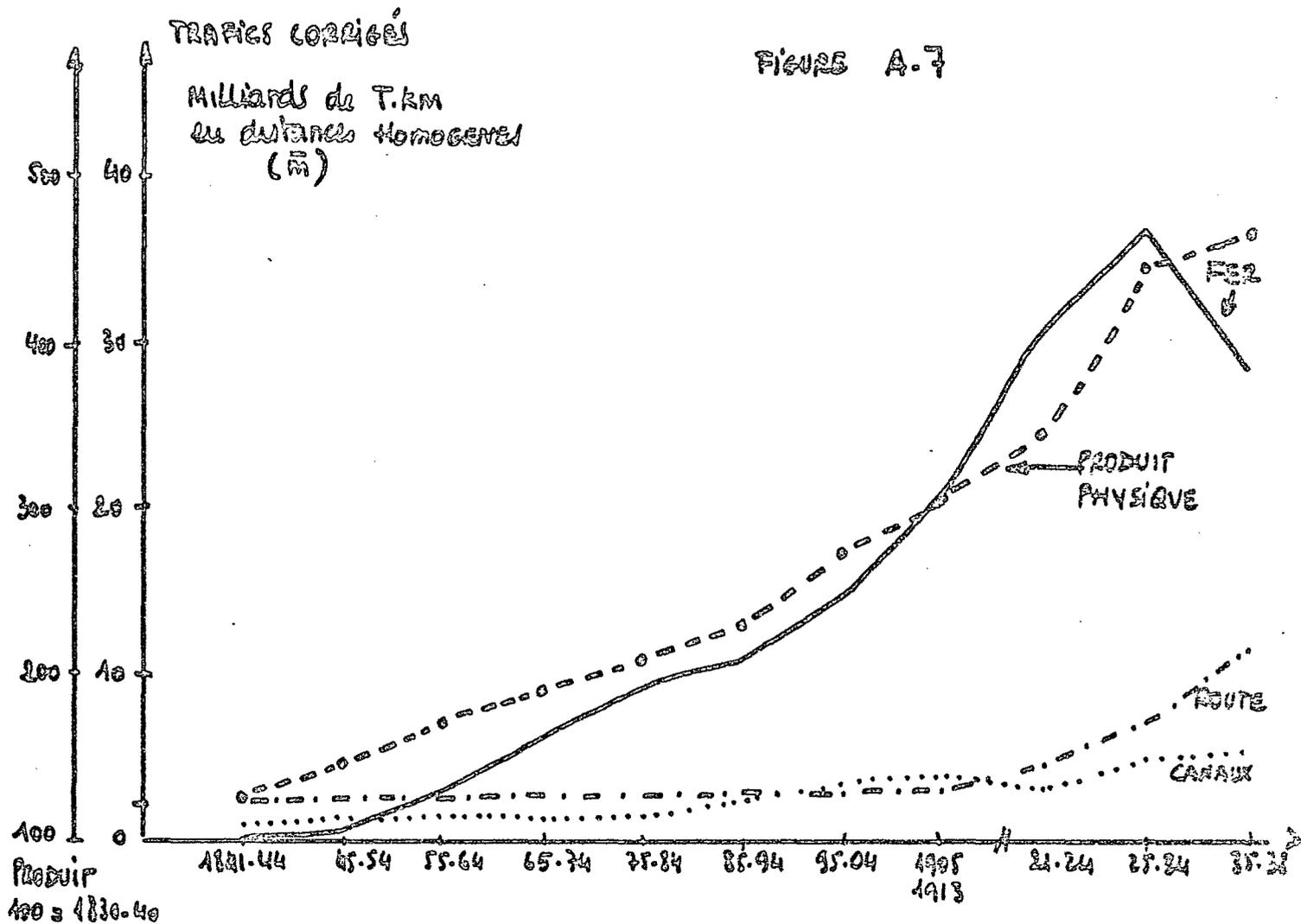
Tout indique par exemple que le chemin de fer a non seulement dominé mais animé l'économie entre 1850 et 1930, de par l'attention qu'y portaient les gouvernements, de par l'accumulation qui s'y fit jour, de par leur domination des marchés financiers etc... Ne représentaient-ils pas entre 1892 et 1937 une moyenne de 42, 43% des émissions d'obligations privées (et par 4 fois plus de 70%).

Il est clair qu'à partir de 1860-65 et au moins jusqu'à 1925-34, leur part du trafic étant prépondérante, le cycle du chemin de fer devait dominer le cycle du système de transports.

Cependant, c'est sur l'hypothèse de synchronisme de leur crise et de l'essor du transport routier que doit reposer l'évolution contemporaine de la crise des années 30. La crise du chemin de fer dans la crise générale aurait fourni une base matérielle au développement du transport routier, et permis l'avenir que l'on sait au couple route - automobile (camion).

La crise dans la crise renverse donc le système de dominance et permet le redéploiement du système de transport.

PRODUIT PHYSIQUE ET TRAFICS

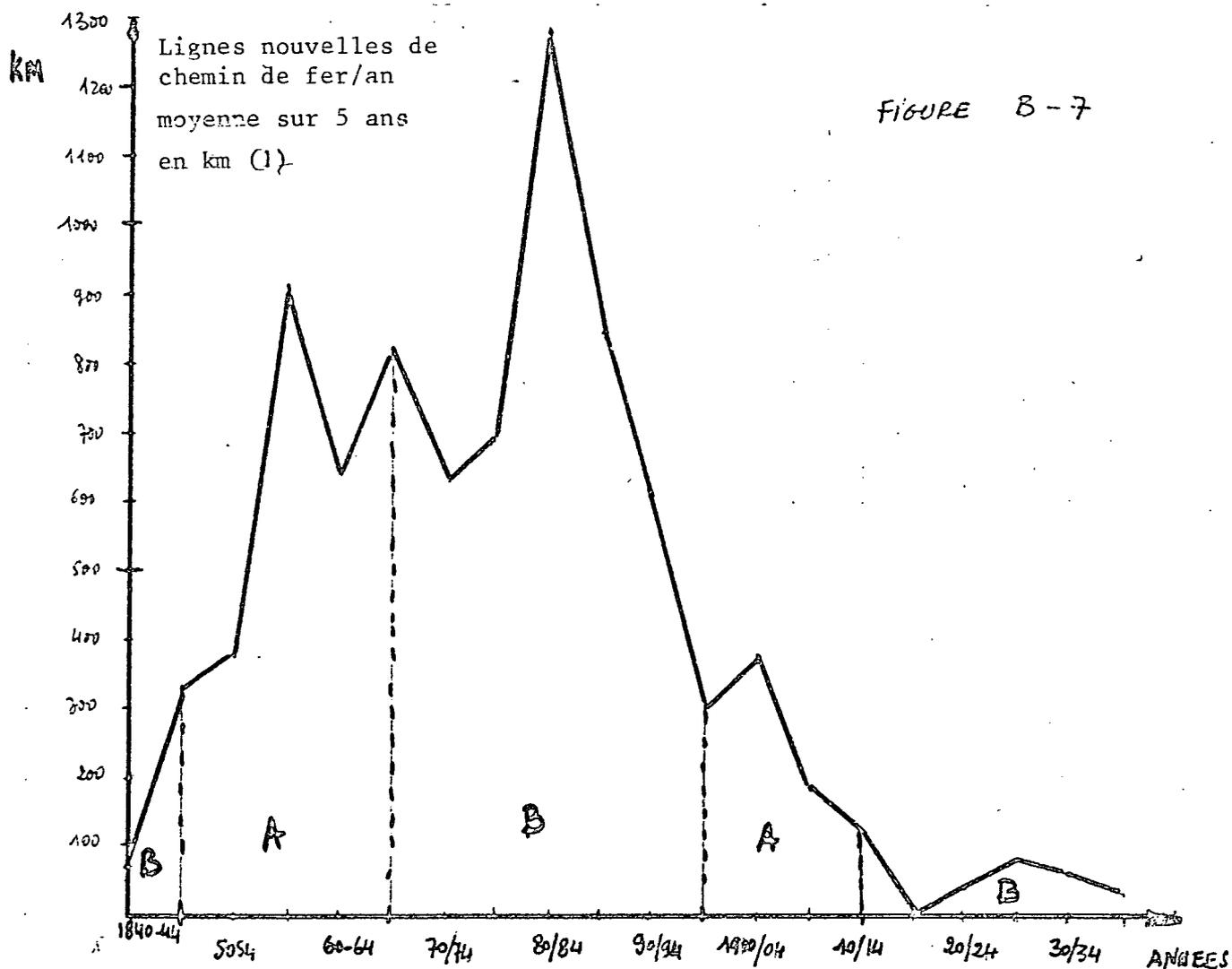


(Remarquons au passage (cf. chapitre relatif à l'évolution économique) que la notion de crise est elle même discutable. Les évolutions annuelles des indices du produit physique (série TOUTAIN) donnent une image approchée et non exacte des cycles).

Il est clair que jusqu'à la première guerre mondiale l'évolution du trafic ferré et de la production industrielle sont très liées, le trafic croissant plus vite; à partir de la guerre l'inflexion du cycle du chemin de fer "libère" la concurrence de la route et de la voie navigable.

Déjà, en 1910, la concurrence de la voie navigable préoccupe les dirigeants du chemin de fer (cf. rapport COLSON-MARLIO op. cit), mais c'est à partir des années 1930, que la route en concurrençant le fer sur les lignes régulières et les marchandises les plus taxées, la phase d'essor de la route coïncide avec un recul du fer. Or il s'agit là d'une période de crise. Il y a crise dans la crise et redéploiement dans la crise, la route, et plus faiblement les canaux concurrençant le fer au niveau de ses recettes marginales les plus fortes. En période de crise, et de crise dans la crise, cela constitue la destruction d'un monopole, dont l'origine est partiellement liée au système tarifaire "ad-valorem" des chemins de fer, hérité de 1920. (cf. LACOSTE in Cahiers de l'ISEA 1962).

Ce qui est important c'est que c'est à partir de ce phénomène que naît la notion de coordination des transports, et que sont prises des mesures dont on a conservé jusqu'à nos jours les traces. On attribuera à la guerre de



1) Source FONTVIEILLE (op. cit).

14-18 les mesures qui aboutirent à la solution de 1937 relative au chemin de fer, l'expérience de coordination centrale des Compagnies ayant démontré la faisabilité d'une nationalisation. Nous pensons que l'on peut prétendre sans risque l'inverse, à savoir que la guerre a démontré qu'un système de compagnies monopolistes ne s'opposait pas à la gestion des transports de défense. De fait, cette problématique n'a pas de sens, elle présuppose la domination de l'instance politique, comme d'un point de vue techniciste, en tant qu'instance autonome. Nous pensons que c'est le phénomène de crise, et de crise du système ferroviaire dans la crise des années 30 (mais sur une base déjà très largement élaborée dès les années 1910) qui est fondamental dans la mesure où le système de transport a été marqué, dans le même temps par, non seulement l'essor de la route, mais un "comportement" à moyen terme non synchronisé des voies navigables. L'hypothèse du rôle de l'évolution non homogène des branches Amont et Aval est cependant à examiner. On a vu plus haut que les branches avaient "connu" la crise de manière assez différenciée.

Or il est probable qu'une récession profonde de la production charbonnière à partir de 1931, ou de la production de fer à partir de 1930, que l'effondrement des industries métallurgiques vers les années 37-38 ont plus touché le mode de transport dont la naissance et le développement appartient à la même ère. Il y a donc une double détermination à la crise du chemin de fer, endogène et exogène. Le passage d'une intervention dominante de l'Etat en tant que levier de l'accumulation à une intervention dominante relative à l'exploitation proprement dite (1920-24) et la croissance irrésistible de cette dernière, ne sont pas des éléments fortuits. L'évolution du

rythme de création de lignes nouvelles, montre clairement que l'évolution de cette forme d'accumulation n'est pas anticyclique, et qu'en ce sens la pointe des années 1880-84 n'est pas seulement à relier aux politiques anticycliques des gouvernements. La "courbe de vie" de l'accumulation en infrastructures dure en effet environ 70 ans, pour s'effondrer à partir de 1910-14, celà donne la mesure de la croissance extensive escomptée du chemin de fer, et nous montre, qu'au-delà, ainsi que l'indiquait F. CARON dans son ouvrage sur les chemins de fer du Nord (op. cit), la croissance devait passer par une intensification de l'exploitation. Or c'est justement dans cette perspective que la notion de rendement croissant prend toute son ampleur, et c'est dans la mesure où apparaît une suraccumulation relative sur certaines lignes ou certains réseaux, que la notion de compensation s'impose, alors qu'auparavant la garantie d'intérêt suffisait.

Dans ce contexte les lignes les plus régulières sur lesquelles une tarification ad valorem permet un profit important, sont d'autant plus rentables que le trafic est important et à tendance monopoliste.

On a vu dans les années 1900 comment une concurrence fluviale sur la ligne la plus régulière du réseau de l'Ouest avait abouti au déficit, ce mécanisme étant clairement analysé par le rapport COLSON-MARLIO à l'échelon international.

La concurrence routière s'est attaquée à ces lignes, comme on l'a indiqué plus haut, contraignant les compagnies à baisser les tarifs des

lignes rentables ou à laisser échapper ce trafic. Dans tous les cas ce mode de concurrence laissait le choix entre un déficit et un autre déficit.

Le système tarifaire, nous l'avons dit, peut être à l'origine des conditions de concurrence, en période de crise notamment, mais toute forme de redéploiement de la production ouvre une brèche sensible dans le quasi-monopole antérieur.

Il est probable également qu'en période de crise les critères de choix modal changent en profondeur, tout au moins quant à leur pondération ; les notions de temps de transport et de souplesse, notamment à l'égard des trajets terminaux, prennent une importance toute particulière à mesure que la rotation du capital devient critique... et même pour des produits non périssables ou à faible valeur ajoutée. Ce qui constituait donc un argument pour le fer avant 1910, joue contre lui ultérieurement.

Dans ces conditions, sommairement évoquées, la notion de crise dans la crise comme fondement nécessaire mais non suffisant, on l'a vu, du redéploiement du système de transport nous semble permettre d'expliquer la naissance de la problématique de la concurrence intermodale et par conséquent l'intérêt qu'y porta l'Etat.

Mais il faut saisir le contexte dans lequel se développe à partir de 1920 la nouvelle contestation du régime des chemins de fer, et percevoir que parallèlement à cette contestation se déroule la contradiction du système de transport. Les événements de la révolution bolchévique marquèrent

profondément la période de l'après-guerre, ainsi qu'en atteste l'article de "révoltes logiques" consacré au mouvement des cheminots des années 19-20 (op. cit).

Le caractère du débat politique, dont nous ne traiterons pas ici qui allait marquer cette période de crise doit être présent à l'esprit du lecteur.

Dans un sens, l'écroulement du moteur du développement capitaliste des années 1850 passe quelque peu inaperçu dans la période de crise des années 1920-1940.

La forme directement sociale de la crise, et sa transposition politique dominèrent, jusqu'à l'apparition de la thématique Keynésienne ou de la thématique d'X-crise (cf. supra), très probablement le débat. Mais il est important de rappeler deux éléments :

- L'interventionnisme de l'Etat n'est pas nouveau et à relier aux thèses keynésiennes, seule la nature du retournement de cycle long changeant, son ampleur varie. En réalité le niveau des contradictions est plus vaste en 1930.

- Cette crise est contemporaine du développement en France, ou de la tentative de développement de "l'organisation scientifique du travail" de Taylor, qui préfigure la forme future de la production et, par suite sa nature (l'ouverture de la base économique, l'élargissement de la sphère marchande passe en effet par là).

5.1. LA CRISE DU CHEMIN DE FER

Ainsi donc, la crise du chemin de fer nous semble non seulement centrale, mais permet de faire sauter un verrou économique fondamental, et de réorienter l'accumulation.

On rappellera ici les quelques constats dressés plus haut :

- Les mouvements brusques de l'élasticité-prix du chemin de fer coïncident avec les périodes de 1921-24 et 34-38 ;
- La période 35-38 connaît une baisse brutale du "débit" des chemins de fer ;
- l'élasticité des trafics des voies navigables constatées sur longue période change profondément entre 35 et 38 ;
- Les rapports de tarifs entre le fer et la route chutent entre 1925 et 34 pour croître modérément entre 35 et 38.

Celà témoigne du traumatisme que subissent alors les tendances séculaires.

En fait, on observe que si entre 1928 et 1938 le trafic de marchandises par voie ferrée suit approximativement l'évolution de la production industrielle, celui des voies navigables, et probablement de la route, croissent pendant la même période, ou, au pire, stagnent

C'est surtout sur longue distance que le trafic des voies navigables croît, en même temps que leur débit (cf. supra).

Dans le même temps, c'est un indicateur approximatif, la croissance du trafic routier se poursuit, ainsi qu'attestent les importations de produits pétroliers, et bien qu'entre 1930 et 1938 les immatriculations de véhicules utilitaires décroissent très sensiblement.

Cependant on ne dira jamais trop que la crise ferroviaire n'est pas seulement liée à ses difficultés sur le front de la concurrence. Mais à partir de 1927-28, le blocage des tarifs, qui résulte de ce front, rend le résultat d'exploitation, face à une diminution du trafic, incapable de couvrir les charges financières (En réalité, l'effet de la reprise d'après-guerre s'est estompé à cette date).

Cependant la nature de la faiblesse sur le front de la concurrence est intéressante, et à relier à un abus de position dominante.

5.1.1. LA TARIFICATION AD-VALOREM DANS LE CHEMIN DE FER ET LEUR PROCESSUS "D'EXPLOITATION"

La tarification ad-valorem repose sur le principe suivant :

- Les biens les plus chers "paient" un prix de transport supérieur au prix pratiqué envers les biens les moins chers, de sorte que, globalement, le prix excède le coût moyen pour la première catégorie, et lui soit inférieur pour la seconde.

Cette tarification est particulièrement applicable en cas de

monopole ou de quasi-monopole. Au surplus, elle est praticable rentablement si un mode de transport concurrent n'existe que pour les seuls produits bon marché.

Ainsi, dans la phase d'essor du chemin de fer, une telle tarification permet, devant la seule concurrence de la voie d'eau, d'assurer l'hégémonie du transport par fer.

La structure de la production et la structure des prix et des coûts à la production induit une plus ou moins grande domination du mode qui peut acheminer les marchandises où les produits les plus chers, et pour lesquels le prix payé pour une rotation accélérée du capital, un véritable surcoût est préférable à une rotation plus lente.

Dans ce cadre, seule une concurrence sur des axes étroits, très bien desservis par voie navigable, est possible à la batellerie. Mais la barrière à l'entrée est déterminée par la capacité du fer à concurrencer la voie navigable au niveau des prix dans la mesure où subsiste par ailleurs un secteur monopolisé important.

"L'équilibre" ainsi déterminé n'est remis en cause que par une atteinte au monopole sur le transport des marchandises chères, et une augmentation des vitesses et des productivités de la voie navigable. L'action conjointe de ces deux phénomènes aboutit à la rupture de l'équilibre et condamne le système tarifaire à être non rentable.

La marchandise chère, génératrice du profit, ne constituant plus un domaine protégé, la compagnie des chemins de fer doit réduire le prix de transport ou accepter d'en perdre le transport, ce qui conduit à limiter son profit. Ceci peut aboutir au déficit de l'ensemble, dans la mesure où le profit encore dégagé ne permet pas de couvrir le déficit sur l'autre groupe de marchandises. Dans le même temps la voie navigable par exemple peut concurrencer (en s'équipant en automoteurs e.9) le fer sur les marchandises peu chères, souvent lourdes. De ce fait, dans l'hypothèse de rendements croissants au niveau du fer, non seulement le prix ne couvre pas le coût moyen (ce qui pouvait être le propre du système tarifaire) mais le fer doit réaliser un transport à coût marginal plus fort qu'auparavant.

On peut se diriger, dans ce cadre, vers une situation de sous-emploi chronique des capacités.

La rupture du "monopole d'en haut" et l'intensification de la "concurrence d'en bas" peut ainsi aboutir à un déficit croissant.

Ce mécanisme peut être amplifié par un redéploiement de la production. Imaginons que se développe une intensification des échanges au niveau des matières premières industrielles et des produits semi-finis, et qu'en même temps la sphère marchande s'élargisse notamment à des produits sophistiqués ou de plus grande consommation (production de masse). Dans ce contexte, le fer subira une pression accrue d'en bas et d'en haut, sa souplesse pouvant devenir par ailleurs insuffisante face à la production de masse. Le

changement de nature de la production sociale, et notamment la baisse tendancielle des prix des produits de consommation de masse et l'augmentation de leur quantité, conduisent non seulement à la perte du monopole devant un nouveau concurrent plus souple et spécialisé sur ces produits, mais à rendre de plus en plus inadéquat le système tarifaire original.

La tarification ad-valorem, source de profits et de surprofits devient donc le berceau de la faillite et accélère (en particulier en période de crise et de reconversion) la tendance à la suraccumulation de capital.

A la limite l'obligation conventionnelle de transporter n'est plus dès lors, acceptable pour le fer, au point de vue capitaliste. Tout ce système de rentes est progressivement anéanti et le monopole brisé, car la concurrence a été favorisée par le mécanisme tarifaire. Le plus frappant est sans doute que le mode de transport ainsi mis en difficulté est probablement celui dont l'organisation, l'équipement, l'infrastructure sont le plus développés, intégrés. Le capital le plus concentré, le plus développé en un sens, se trouve progressivement contesté et ceci avec le concours du mode tarifaire qui lui servait d'outil d'exercice de son monopole.

Cette base explique en grande partie l'action exercée alors par l'Etat, d'abord soucieux de péréquer les situations des compagnies, puis de limiter le véritable naufrage qui semblait devoir advenir.

Ce mécanisme conduit inmanquablement à de véritables mesures de

police et à la remise en cause des charges de service public non compensés (remise en cause des obligations des compagnies etc...) puis finalement à la mise en place d'une société d'économie mixte de chemins de fer d'intérêt général.

On remarquera qu'il s'agit là de mesures qui peuvent être considérées comme inéluctables faute de voir disparaître brusquement une partie importante des conditions générales de productions. Mais, et c'est important, c'est sur cette base que se développera alors une seconde "grande épopée" d'équipement sans cesse plus intense, qui devait aboutir au programme autoroutier.

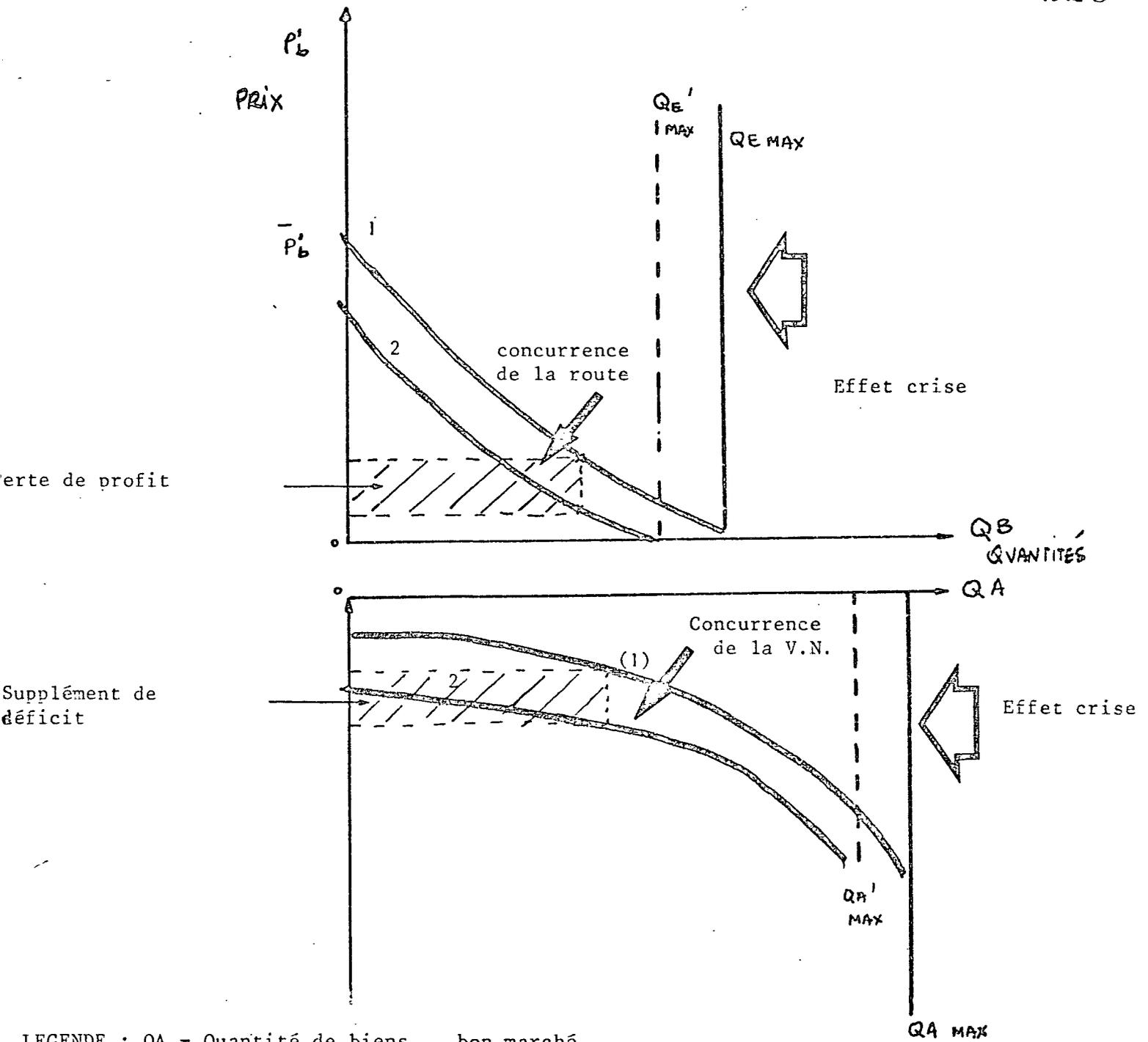
L'action sur l'exploitation des transports allait ainsi pouvoir maintenir des conditions générales de production satisfaisantes et réguler la production d'infrastructures. L'Etat devenait le Maître d'Oeuvre (et d'ouvrage !) d'une lente transition vers un "équilibre" nouveau. La rupture eut été autrement trop violente et sans doute à l'origine d'une très profonde crise. L'effondrement pur et simple du chemin de fer n'était pas tolérable et il fallait bien, nécessairement, l'étatiser.

En fait, il convient de présenter l'action de l'Etat comme une action générale de sauvegarde face à un risque de rupture trop important, les divers aspects de la concurrence des autres modes (croissance du parc des automoteurs et camions) étaient amplifiés par le système tarifaire du fer. Une restructuration brutale, très onéreuse était possible permettant une accélération du redéploiement industriel. L'aspect foncièrement régulateur de la

politique d'Etat est par conséquent évident, elle constitue indirectement la consolidation d'une politique de transfert vers les branches produisant des produits peu chers "au poids".

Il y a donc un double aspect dans la politique d'Etat, de sauvegarde du chemin de fer et de maintien indirect des avantages servis à des secteurs productifs de produits lourds peu onéreux, aboutissant à une limitation probable du trafic des voies navigables. L'"étrange" importance des mesures prises à l'encontre de la batellerie témoigne de la volonté politique de laisser le trafic se répartir sur la base d'indicateurs de prix non conformes aux coûts, et à tout le moins d'éviter, par des mesures de police, des transferts massifs de trafic d'un mode à l'autre. L'état actuel de la batellerie est sans doute à relier à ces mesures draconiennes dont l'une des conséquences fut pratiquement d'en figer la capacité. L'aspect stratégique de l'accumulation dans le secteur automobile explique, sans doute, que les mesures, au fond plus modérées, prise à l'encontre du transport routier, n'aient pas eu les mêmes conséquences.

Cependant cette politique eut également pour conséquence de favoriser indirectement le transport pour compte propre. C'est l'activité de transporteur, activité capitaliste, qui a été pratiquement exclusivement visée par les mesures de contingentement. Cela signifie qu'une certaine masse de profit a été probablement détournée du secteur des transports vers les secteurs utilisateurs et/ou que certaines rentes liées au contingentement ont pu voir le jour.



LEGENDE : Q_A - Quantité de biens bon marché transportés (trafic)

Q_B - Quantité de Bienschers (trafic)

$p'a$ - Marge négative sur coût moyen (ad valorem)

$p'b$ - Marge positive sur coût moyen

Q_{AMAX} , $Q_B MAX$, Q_{AMAX}' , $Q_B MAX'$: Quantités maximales à transporter (trafic) avant et après la crise.

NOTA : TARIFICATION "AD VALOREM PEREQUEE"

L'hypothèse du jeu de la tarification ad valorem, dans des conditions de crise du monopole a été examinée globalement et on observe qu'en découle un processus de rupture. Cependant cette analyse néglige une autre déformation des structures de prix par rapport aux structures de coût. Il s'agit de la péréquation exercée entre les lignes déficitaires et les lignes bénéficiaires. Là aussi, le phénomène de concurrence peut produire des effets extrêmement vifs sur l'équilibre financier. Les conditions d'exercice de la concurrence sont faussées par la structure de monopole du système de prix. Il y a superposition de deux étages de systèmes tarifaires monopolistes incorporant des écarts énormes aux coûts. Les conditions mêmes du sauvetage des profits témoignent de cette structure éloignée des coûts et des prix. On notera plus bas que cette structure de coûts est elle-même lointaine du coût pour la collectivité, de sorte que trois structures, éloignées les unes des autres pourraient servir de base de réflexion par mode. Le critère marchand dominant favorisa la prédominance de la structure de prix sur les critères de décision. En tant qu'outil de péréquation des taux de profit le chemin de fer était (est !) trop précieux pour disparaître.

5.1.2. LA CONCURRENCE DE LA VOIE NAVIGABLE

Cette concurrence ne se comprend qu'à partir d'une analyse de la situation de départ, bien décrite par le rapport COLSON-MARLIO (op. cit de 1911).

Celui-ci pose sans ambiguïté les termes dans lesquels s'effectue la concurrence :

"La concurrence modale ne porte que sur une fraction du trafic du chemin de fer, elle n'affecte ni les voyageurs, ni les messageries, ni le détail à petite vitesse. Le chemin de fer peut concurrencer la voie navigable mais l'inverse est faux".

Ainsi dans les années 10, COLSON sera d'ailleurs le promoteur de la tarification ad. valorem. Monopoliste, les détournements de trafic au profit de la voie navigable sont peu fréquents.

Quels sont donc en 1910 les termes de la concurrence :

a) Les prix : sur ce point, le rapport indique :

"Les produits les plus disputés sont les pondéreux expédiés par grande masse. Les voies navigables détournent le trafic d'autant plus facilement que la distance est longue. Un tarif décroissant avec la distance permet

au chemin de fer de mieux se défendre. Ils rendent difficile la mixité.

Les tarifs allemands sont aussi plus favorables à la voie navigable que les tarifs français ou belges. La tarification dépend cependant de la politique modale de l'Etat qui, sauf peut-être en Hollande avantage les voies navigables. Le fer supporte l'entretien de la voie, et les charges du capital et un bénéfice, charges dont les voies navigables sont souvent exonérées".

Par ailleurs, la distance des parcours est à considérer.

b) Les parcours

Le rapport remarque que la voie navigable à l'inconvénient d'allonger les parcours, notamment en France (+ 17 % de Paris à Nancy, 25 % de Paris à Lyon + 78 % de Paris à Rouen ...), de comporter des pentes imposant des écluses, et de subir des aléas climatiques ou des contraintes géographiques etc

On conclut, au niveau des frets que :

- ces conditions font varier les frets de moins de 0,4 centimes à la T-K sur le Rhin ou le Volga à 2,50 centimes sur de mauvais canaux ou fleuves. Mais le fret oscille en fonction des variations climatiques, parfois dans des proportions fortes.

Remarquant que seuls quelques grands fleuves peuvent permettre l'utilisation de bateaux rapides à vapeur, mais donc le coût est important

Des détails chiffrés sont indiqués dont il ressort que la durée du parcours est toujours avantageux pour le fer :

rapport : de 1 à 10 des houilles du Nord à Reims et
St-Dizier

de 1 à 12 des houilles du Nord à Epinal.

La navigation à grande vitesse (à vapeur) ne concerne que des petites quantités (Rhin, Elbe), car son fret serait supérieur au prix du transport ferré par wagon complet.

COLSON et MARLIO concluent que le détournement vers la voie navigable ne se réalise que si l'écart des prix est de 15 à 20 % compte tenu de ces éléments. Mais la comparaison doit inclure les charges terminales qui pénalisent la voie navigable par rapport au fer doté d'embranchements particuliers.

Au demeurant le rapport indique deux autres "termes" de la concurrence :

c) La longueur du parcours à réaliser

Il précise que :

Le fret est nettement décroissant quant le parcours augmente. La concurrence de la voie navigable est donc très nette pour les grandes distances particulièrement en Allemagne.

La distance moyenne de transport, en Russie, en Allemagne, est nettement supérieure par eau que par fer (R : 950 - A: 475 - R: 290 - A: 114) en France elle est sensiblement identique (154 km).

d) Autres éléments

Le rapport poursuit son analyse en traitant de la nature et de la valeur des marchandises, ainsi que de leur provenance, relevant les facteurs liés tant à la topographie qu'à l'organisation même de la batellerie.

Globalement on remarque que le rapport relève les avantages de divisibilité des trains, élément de souplesse, et souligne a contrario la souplesse de la batellerie vis à vis du commerce d'origine maritime et des grandes concentrations industrielles et portuaires.

Par ailleurs, il souligne la concurrence exercée par les compagnies de navigation telles que la compagnie Havre-Paris-Lyon-Marseille dotée d'équipements portuaires, offrant une régularité des départs et se chargeant du camionnage et de la manutention, et qui détermine ses tarifs en fonction du fer (10 à 30 % en-dessous).

L'intérêt du rapport est d'envisager des ruptures d'équilibre.

e) La rupture des équilibres

Deux catégories de ruptures sont analysées :

- certaines sont indépendantes de la volonté des compagnies
- certaines sont liées à des décisions des compagnies.

Dans la première catégorie COLSON et MARLIO retiennent :

- les chômages des voies navigables, d'origine principalement climatiques ;
- les variations saisonnières de l'activité économique, avantageuses pour le fer qui, obligé de transporter au prix habituel récupère l'excédent de demande ;
- les fluctuations cycliques de long terme de l'économie, d'où il ressort que "la batellerie ne prend pas la part proportionnelle des crises amenées par un essor brusque des transports et que le chemin de fer supporte presque seul tout le surtrafic correspondant".

Mais, et c'est fondamental COLSON et MARLIO indiquent que "il semblerait que le phénomène inverse dût se produire pendant les périodes de dépression économique, la batellerie étant maîtresse de hausser ses prix !!"

Dans la seconde catégorie, le rapport retient divers moyens d'action utilisée par le fer pour exercer sa concurrence soit au plan tari-
faire soit en réduisant au minimum la largeur dans laquelle le transport mixte est plus avantageux que le transport par fer de bout en bout.

Il ressort donc clairement de ces éléments que la concurrence dans la crise constitue le risque fondamental auquel peut se heurter la voie ferrée, et qu'un pari sur la croissance aboutit pour le fer à une pratique monopoliste dont les conséquences tarifaires ont été évoquées plus haut.

f) La crise de la voie navigable et les solutions intérimaires

Nous aurions tort de surestimer ici la faiblesse de la voie navigable, et sa crise même.

Dès les années 1910, d'ailleurs les professionnels et les politiques pouvaient constater que ce mode de transport manquait totalement d'organisation tant au niveau des services de la voie, et de la traction qu'au niveau de l'exploitation proprement dite.

Ce mode était organisé en 1912 encore de manière fort archaïque et peu productive. La création de l'Office National de la Navigation (ONN) le 27 février 1912 visait à pallier ces handicaps en centralisant et diffusant l'information et en recherchant à développer la navigation et améliorer son exploitation. Ainsi on a pu constater à partir de cette date (cf. analyse quantitative) une croissance significative des débits des voies navigables, mais remarquons qu'aujourd'hui encore, en 1977, et peut-être à cause de ces mesures (1), la batellerie est toujours aussi artisanale. Avant que ne fut généralisée la création de bureaux d'affrètement publics la seule intervention structurante en

1) Ce qui ne constitue pas un jugement de valeur.

l'espèce fut dûe au seul arrêté du 6 Messidor au IX créant à Douai une bourse d'affrètement . Les gouvernements, même face à la crise se contentèrent, à l'issue de la première guerre mondiale, de favoriser la création de bureaux d'affrètement par les exploitants et utilisateurs de la voie d'eau en liaison avec les chambres de commerce, communes ou groupements d'usagers.

Les chambres de commerce créèrent ainsi en 1921 et 1922 des bureaux à Lille, Douai, Bethune, Valenciennes et Calais avec l'agrément des Houillères. Dunkerque et Strasbourg suivirent peu après.

L'approfondissement de la crise (et de la crise dans la crise !) allait rendre inopérantes ces mesures de peu d'impact. La hausse des rendements produisant ici aussi une situation (au moins apparente) de sur-équipement de matériel. La batellerie connut elle aussi une baisse de son fret entraînant à tonnage constant, des grèves en 1933 et 1936.

De vieilles notions comme le tour de rôle allaient réapparaître, en principe (1934) puis en fait en 1936 (loi du 18 juillet) pour s'appliquer à tout contrat de voyage. (Ici comme ailleurs (cf. plus bas) les mesures prises consistent à socialiser les pertes en prenant des mesures quasi féodales).

Ainsi donc la "concurrence par le bas" n'échappait pas à la crise. La batellerie était en passe de demander elle aussi une réglementation des frets et des contrats de transport, requérant de l'Etat (via l'ONN) une intervention ad hoc.

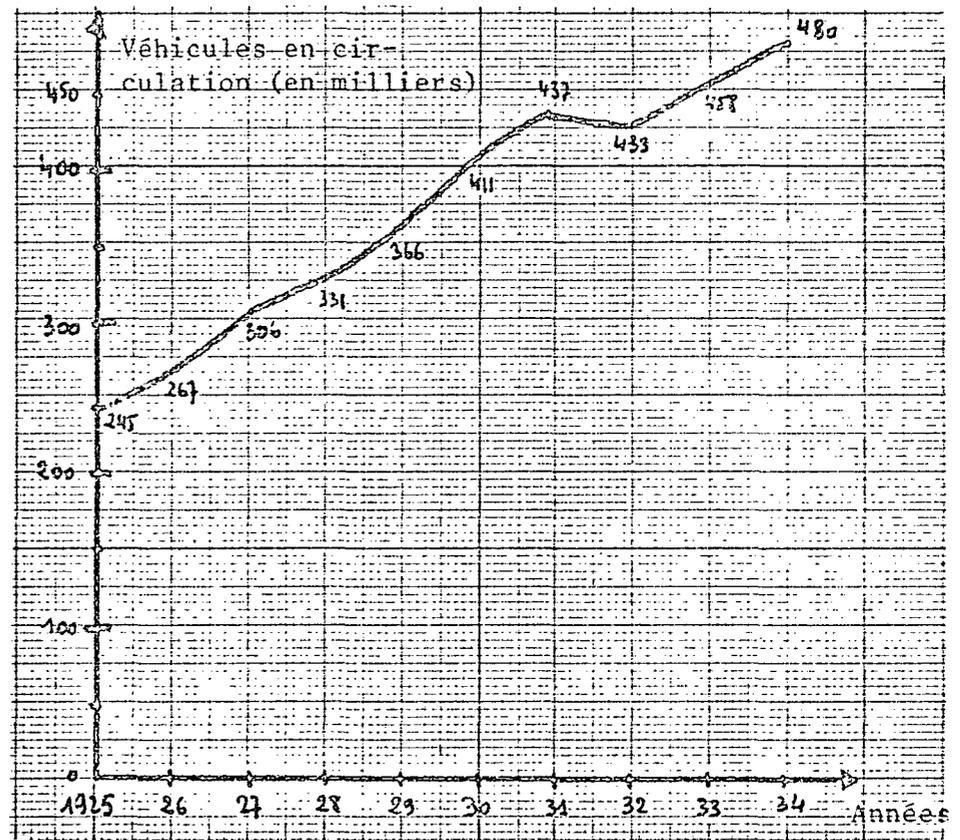
5.1.3. LA CONCURRENCE DE LA ROUTE

La concurrence prend des formes assez différentes et en tous cas plus subites.

En 1920 on compte 79 000 camions et camionnettes en circulation et c'est 480 000 qu'on peut en compter en 1934.

FIGURE C.7.

CAMIONS ET CAMIONNETTES



Source : C.P.E.E.

La progression de la concurrence a donc un aspect brusque, notamment renforcé en Europe entière par les effets de la crise.

Ca n'est qu'en 1930 que naquit en France une véritable "GV" routière, réalisant le porte à porte, lancée par un groupeur sur Paris-Marseille (intitulée : aussi rapide que le rail !).

De fait, les progrès naquirent à partir du remplacement des camions hypomobiles par des automobiles pour le camionnage urbain puis le trafic à courte distance.

Sous l'égide des groupeurs, un partage modal s'opérait progressivement, et sur des zones de plus en plus longues, sur la base des critères de prix, dont on a souligné l'importance plus haut (5.1.1.).

D'auxiliaires du chemin de fer, les groupeurs devinrent après 1920 et surtout 1930 de véritables organisateurs du marché.

Face à la route, le chemin de fer avait, on l'a dit, la faiblesse de son système tarifaire et la lourdeur de sa technique à laquelle on ajoutera pour ordre les considérations de coût des infrastructures.

En fait, l'obligation de transporter qui remonte aux origines et notamment à l'ordonnance royale du 26 février 1823, et qui est corrolaire du monopole, constitue une faiblesse du fer à l'égard des autres modes et notamment le plus libre et le plus souple d'alors.

L'écrémage, réalisé par le transport routier, du trafic du fer s'est fait sur la base des conditions techniques d'exploitation dont les progrès furent considérables (Il faut comparer pour cela le BERLIET 1911 aux camions des années 25 à 30).

Il faut souligner, comme l'a fait judicieusement le centre polytechnicien d'Etudes Economiques, l'extension considérable de la sphère mar-

chande permise par cette évolution. Cependant s'il y a concurrence par écrémage d'un trafic véritable, on remarque que les transporteurs publics, d'après le recensement de la coordination, sont pour 80 % d'entre eux des affluents du chemin de fer.

Il faut donc distinguer dans la concurrence de la route et du chemin de fer les aspects illusoire des aspects réels.

Il est probable, encore une fois que la crise joue ici un rôle quelque peu trompe l'oeil, mais si 20 % des transporteurs publics concurrencent le fer, il faut sans doute s'attacher à son effet concret, et ne pas omettre l'essor du transport pour compte propre, la combinaison des fronts pour le fer, y compris au niveau du marché des voyageurs.

Il est également probable que la modification de la nature du capital nécessaire pour réaliser un transport, est du point de vue d'une entreprise, considérable. La divisibilité du capital liée à l'utilisation d'une infrastructure banalisée intervient sans doute très nettement en faveur d'une restructuration rapide du secteur des transports. L'accès d'un capital plus archaïque à la fois à la profession de transporteur, qu'à l'opportunité du transport pour compte propre repose concrètement la question de l'armistice opérée sur le front de la péréquation des taux de profit. Des secteurs nouveaux se développent sur cette base, n'hésitant pas d'ailleurs à utiliser en amont ou en aval les services du chemin de fer (celà n'en n'entraîne pas moins une croissance brusque, provisoire du cabotage de produits pétroliers "apogée en 1936").

Nous nous bornerons donc à souligner ici cet aspect qui s'ajoute aux aspects concernant le système tarifaire.

On ne peut guère en effet aller bien au-delà de cet aspect théorique, qui semble bien central. Le transport pour compte propre en est probablement l'un des outils avec l'artisanat qui, curieusement parvient, en tant que capital archaïque, à obtenir une position de force vis à vis du capital "avancé" que constitue l'ensemble des compagnies.

Il est curieux de constater que l'Etat NAZI allemand, et avant lui la république avaient mis en place des dispositifs dès 1922. Le Gouvernement NAZI a, il faut le rappeler assuré un essor considérable de l'automobile, la Reich auto bahnen, chargée de créer et d'exploiter les autoroutes était une filiale de la Reichsbahn (chemins de fer).

Le cadre corporatif de la coordination mise en place en 1935 en Allemagne nazie et son caractère bureaucratique reflètent sans doute d'une manière caricaturale l'importance du problème à l'échelon mondial.

5.2. L'EXPRESSION DE LA NECESSITE DE COORDONNER LES TRANSPORTS

En France vers 1930, contrairement à la Grande Bretagne ou l'Allemagne, la problématique de la coordination semble plus tardive, à l'exception peut être de l'attention portée aux transports mixtes (lettre des compagnies du 2 juillet 1921) Eau, fer et à ses conséquences tarifaires.

Cependant, de très longue date, et au moins depuis l'avant-guerre, les compagnies tenaient sur la coordination nécessaire et l'égalisation des conditions de concurrence un discours sinon pressant, mais du moins fréquent.

Le contraste était en effet frappant de voir le chemin de fer contraint de respecter des contraintes multiples de service public, concurrencé par des modes de transports entièrement libres de leur exploitation. Les compagnies ne pouvaient d'ailleurs guère se concurrencer elles-mêmes.

En fait, seules quelques dispositions réglementaient le transport par eau ou par route eu égard aux volumes de législation concernant le fer.

Un décret du 11 janvier 1921 réglementait le contrat de transport de labatellerie, rendant obligatoire la lettre de voiture et favorisant les bureaux d'affrètement.

Les dispositions de 1908 et de 1923 ne soumettaient que les entreprises routières subventionnées à un cahier de charges. En fait, le problème devenait central avec la publication du rapport JOSSE au Conseil National Economique.

Le constat de JOSSE portait sur quatre points principaux :

1. l'impossibilité de laisser s'aggraver ou se continuer la superposition des moyens de transports et la concurrence désordonnée ;

- . la nécessité de la coordination en maximisant la satisfaction de la clientèle au moindre coût ;
- . la nécessité de réduire au minimum nécessaire l'intervention de l'Etat ;
- . le refus de diriger la coordination contre un mode.

Il concluait donc à la nécessité d'une politique comportant des mesures de police, de sécurité et de réglementation.

Le décret de 1934, faisant suite à l'échec relatif du Comité de Coordination de 1932, était présenté par G. DOUMERGUE au nom de la "Raison d'Etat", il expliquait que ce décret permettrait :

- de faire cesser les pertes de recette des compagnies ;
- de faire retourner au fer le transport à longue distance procurant un supplément de recette ;
- de faire des économies en supprimant les dessertes déficitaires ;
- de rationaliser l'exploitation des transports et d'éviter des faillites de transporteurs routiers.

Il était clair en 1930-34 que la baisse des trafic et l'augmentation des capacités conduisaient le système à la crise de surproduction, de suraccumulation. Le décret du 19 avril constituait donc un cadre instituant un comité de coordination composé de 5 experts chargés de rechercher des ententes entre le rail et la route en matière de transport de voyageurs,

et il stabilisait la situation en l'attente des arrêtés "d'application".

Le décret-loi du 15 mai 1934 était plus direct et expéditif, s'agissant en l'espèce de la batellerie, puisqu'il retenait un strict contingentement du parc de bateaux et prévoyait déjà des protections (interdiction du transport de chargements de détail par la navigation intérieure).

Face à la lenteur de la mise en oeuvre de la coordination rail-route, les mesures relatives à la voie d'eau, et notamment la mise en place d'accords de partage de trafic avec le fer, allaient intervenir très vite. La batellerie doit sans doute cela à sa faible place stratégique, du point de vue des branches industrielles amont (notamment intéressées à la fabrication de matériel de transport) et à l'organisation déjà ancienne de l'ONN.

Pour la route, il fallut attendre l'arrêté du 13 juillet 1935 pour que soit déterminé le contenu de la coordination en matière de marchandises.

Cet arrêté constitua avant tout une oeuvre juridique précisant la définition du transport privé et du transport public.

Il a prévu le recensement des véhicules par les comités techniques départementaux des transports et l'établissement de plans de transport.

Par son article 26, la coordination était définie à partir de la notion de distance, la courte distance (- de 50 km) étant a priori des-

tinée à la route, la longue distance (plus de 200 km) au fer et les distances intermédiaires devant connaître une répartition équitable du trafic.

Le texte devait aboutir à la suppression des doubles emplois et prévoyait un système de compensations des services supprimés et une redevance correspondant à une surtaxe sur le transport routier en vue d'égaliser ces conditions de concurrence.

La coordination avec la voie navigable reposait sur la volonté d'aboutir à un système d'ententes sous l'égide de commissions régionales et d'un comité central de coordination, portant à la fois sur les tarifs (ceux du fer devant être supérieurs de 20 % aux tarifs bateliers) et sur le trafic, un système d'équilibre était prévu reposant en l'espèce sur des variations tarifaires pour le fer, et le refus de visa nécessaire aux bateliers.

Si le contrôle du transport routier pour compte propre rendait les dispositions difficiles, on interdisait aux transporteurs par eau privés de transporter pour des tiers tout en respectant les droits acquis.

Renforcé en 1938 (12 novembre), le système de contingentement des bateaux, aboutissait à un contingentement séparé des bateaux citernes, et à la subordination de la vente d'une flotte privée à des transporteurs publics à la mise hors service d'un certain tonnage.

Par ailleurs (cf. supra) le système du tour de rôle et la généralisation des bureaux affrètement, en même temps que la définition précise des contrats de transport fluvial, prenaient place à partir de 1936,

complétant ainsi le dispositif réglementaire de base.

Par ailleurs, le gouvernement se dotait d'un pouvoir de partage autoritaire du trafic.

La nature localisée de la concurrence permettait sans doute, entre autre, de préciser plus rapidement les mesures de coordination.

Un décret du 14 novembre 1936 fut pris pour faciliter l'établissement des ententes prévues entre la route et le fer en faisant intervenir les usagers. Mais la méthode des ententes était difficile à appliquer au transport de marchandises, en grande partie "à la demande". L'essentiel était donc de faire un inventaire exact des services routiers, des véhicules et des zones d'action en 1934.

Au total, en 1937 on considère (cf. R. BOURGEOIS op. cit) que la mise au point des ententes n'était pas amorcée.

C'est pourquoi, sans doute, on décida de prendre des mesures plus autoritaires et vigoureuses (1). Ce fut d'abord la catégorisation des transports en camionnage urbain, camionnage rural, transport à petite distance, transport à grande distance.

Le camionnage était tenu à simple déclaration. En zone rurale

1) 31 août 1937- 12 novembre 1938.

les limites de la zone de camionnage étaient strictement limitées aux cantons limitrophes (plus les gares, foires ou usines désignées), et en milieu urbain aux communes limitrophes (ces limites étaient étendues dans les villes de plus de 50 000 habitants, et un régime spécial défini pour Paris).

A petite distance, le parc était contingenté et le principe de non concurrence avec le chemin de fer était affirmé. Une préférence au fer était donnée pour les transports massifs.

A grande distance le parc était STRICTEMENT CONTINGENTE ; chaque camion ayant une carte précisant sa zone et la nature de la marchandise transportée. Le décret d'octobre 1938 précisait qu'un tarif général minimum ou un prix spécial minimal devrait être homologué par le Ministre des Travaux Publics sur proposition des Groupements Professionnels.

Des objectifs des transferts vers le rail et de transport combiné étaient par ailleurs formulés. Quant au transport privé, des taxes spéciales furent déterminées en juillet 1937, et le carnet de bord fut rendu obligatoire.

Les dispositions du 12 novembre 1938 prévoyaient le recensement des véhicules de plus de 12 tonnes (7 % du parc) et un contingentement strict des véhicules effectuant du transport à longue distance.

Mais au total, en 1940 la mise en oeuvre des dispositions n'était pas pleinement réalisée. Tout au plus, les mesures préparatoires étaient

prises sans qu'une politique constructive put être réalisée.

On ne peut donc juger des résultats mais analyser les dispositions compte tenu de notre propos de recherche, puisqu'il s'agit, avec la mise en place de la SNCF de l'aboutissement de l'intervention de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres. Nous sommes entrés ici dans une ère tout à fait nouvelle, marquée entre autre par l'introduction du concept de coordination.

Au-delà la période 1934-1938 nous semble avoir marqué dans ses principes la politique issue de l'application des dispositions de 49, et pèse tant juridiquement qu'affectivement sur la réalité de la "coordination (1)" d'aujourd'hui.

5.3. L'ESSAI DE SOLUTION FACE A LA CRISE ET L'ETAT

Nous sommes donc confrontés à un objet marqué par un double phénomène (en 1938).

- l'aboutissement du processus d'étatisation des chemins de fer d'intérêt général (2)
- l'ébauche d'une coordination des transports, marquée par la production, surtout, d'un appareil de contrôle et de contingentement et n'ayant guère eu le temps de produire d'effet, ou de permettre la coordination.

1) Ce qui ne signifie pas que cette coordination existe vraiment hic et nunc en 1977 !!

2) dont on remarquera que les compagnies ne se sont pas plaintes de l'Etat ne touchant point aux domaines privés dont on a évoqué plus haut les mérites pour les propriétaires des dites compagnies

Les solutions envisagées n'ont pas un caractère radical, et n'ont que progressivement un contenu autoritaire. Sous couvert de l'idéologie de la concurrence, mais confronté à ses contradictions, l'Etat a, en fait, produit un système marqué avant tout par son aspect bureaucratique et par la lenteur de sa mise en oeuvre.

On peut d'ailleurs se demander quarante années plus tard si le système mis en place progressivement atteint les objectifs qui depuis 1930-34 jusqu'à nos jours sont affirmés avec grande application.

On s'interroge sur cet état de fait, et on se prend à douter des vertus de la régulation de la concurrence dans un contexte "libéral". C'est au moins un enseignement que l'histoire nous lègue... Mais fondamentalement est-il possible de conclure sur la nature et les effets d'une intervention qui aboutit, au bout d'un siècle à l'inéfficacité dans la crise. Est-ce là pour autant une exception. L'histoire du chemin de fer est un saut de puce de crise en crise et nous croyons que ce devait l'être(1). L'Etat n'a jamais eu pour autre objectif dominant que de garantir plus le capital investi dans des branches dominantes que le fonctionnement rationnel du système de transport.

Le problème des années trente est celui de la fin d'un système qui reposait sur l'hégémonie d'un mode au grand profit du capital qui y était investi, et marginalement sur une batellerie se mouvant au rythme de trois ou quatre voyages par an, au rythme des saisons.

1) Cela dit sans fatalisme. Nous ne parlons pas de destin mais de détermination.

D'où le caractère protectionniste (1) des mesures.

Ce que nous exprimions dans notre partie théorique comme la contradiction ou la convergence des deux aspects du secteur des transports (branche d'accumulation et condition générale de production), semble donc se vérifier.

Le redéploiement s'effectue sur la base d'un double objectif, relatif à ces deux aspects ; cependant la crise globale de l'économie marquée par une suraccumulation criante, et en particulier au sein du monopole que le redéploiement remettait en cause, contraint les intérêts (encore dominants) du fer à imposer une régulation protectionniste de l'Etat.

Aller au-delà eut été engager un processus de socialisation.

La quasi nationalisation du chemin de fer, et l'encadrement du secteur routier laisse en définitive libre cours tant au développement de l'automobile individuelle, qu'au transport privé (2).

C'est en ce sens que la professionnalisation de la coordination transforme cette dernière en simulacre, laissant libre cours à un processus

1) Nous avons parlé aussi de mesures "Féodales". Nous pourrions les taxer de corporatistes. De fait elles bloquent un système professionnel, le figent, nonobstant l'assurance de Queuille sur le camionnage rural (1937)

2) Quant à la batellerie elle conservera sa structure artisanale bien longtemps aussi !

de redéploiement très profond du système de transport. En 1930 la source future de profit appartient aux branches de production de masse. L'Allemagne Nazie l'avait probablement mieux compris que la France radicale, encore que l'appareil de guerre mis en place soit à bien des égards un moteur incontestable.

Les gains de productivité obtenus dans les industries productives de biens de production témoignent de l'ampleur du redéploiement de l'entre-deux-guerres, notamment dans la construction mécanique, les industries minière et métallurgiques. Les industries jeunes sont l'outil du redéploiement et favorisent l'éclatement du système de transport, l'outil d'une transition ouvrant la voie de la production de masse et de l'essor d'après guerre.

L'intervention massive de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises sanctionne donc bien la crise dans la crise, mais sans lui donner un contenu radical.

Nous avons expliqué pourquoi :

- il ne convient guère de bloquer l'ascension de branches nouvelles
- il faut protéger ce qui reste d'intérêts financiers dans le chemin de fer et ce qui constitue encore une condition nécessaire de la production.

En conséquence l'Etat s'est fait à la fois l'apôtre de la coordination et l'artisan du nouveau système de transport réservant de fait au

secteur automobile un avenir assuré. Il n'a point coordonné les professions entre elles, ni contingenté tel ou tel mode, puisque, de fait il a favorisé le développement du transport pour compte propre.

Cette période est donc exemplaire !

A l'époque de la fin de la féodalité en France, l'intervention de l'Etat reposait sur la préexistence d'une réglementation stricte du roulage, mode terrestre dominant à l'époque. Une séparation rigoureuse des professions était la règle, ce qui rappellera les distinctions introduites vers les années 1930.

Ce qui frappe vers 1770, c'est sans doute le débat sur le statut des messageries. Le problème est simple : il faut choisir entre deux modes d'exploitation, privé ou public garantissant un service "public" c'est-à-dire un niveau ad-hoc de service. Ce débat reflète celui afférant à la nature du transport, à sa nature double, et en ce sens nous devrions le retrouver chaque fois qu'une activité est à la fois condition des autres activités et potentiellement rentable !

On a vu sommairement également que l'essor du roulage provoquait un accroissement du rôle de secteurs auxiliaires tels les commissionnaires, ce même rôle fut joué successivement vis à vis des modes qui dominèrent. Une telle situation est significative d'une action commerciale typique, mais s'insère en conséquence à la fois dans le processus de péréquation des taux de profits et de rotation du capital ; il témoigne également d'une tendance à la nécessaire socialisation des processus de transport.

Il est probable que les commissionnaires socialisaient en Amont les défauts du marché, ou en provoquaient à leur profit une plus grande transparence. Leur rôle fut donc décisif vis à vis d'un mode tel que le fer, qui pratiquait en 1920-1930 des prix de monopoles.

En un sens, ils contrôlèrent au cours de l'histoire une part du trafic qui ne pouvait, du point de vue des entreprises, être transporté par elles-mêmes. Il est clair que le groupage des marchandises ou produits est un facteur décisif de l'intervention de l'auxiliaire, mais il n'est certainement pas seul, la possibilité d'échapper à un rapport inégalitaire ou à la pression d'un monopoleur est aussi ouverte par les commissionnaires. Ces intermédiaires remplissent sans aucun doute un rôle régulateur au niveau de l'ensemble du système de transport, et y compris à l'égard du transporteur.

C'est sans doute une des raisons de leur succès en régime libéral. Cependant les compagnies de chemin de fer sur certaines liaisons et sur certaines localités pouvaient avoir intérêt à éviter cet intermédiaire et les chargeurs pouvaient ne pas en avoir besoin. La production lourde et l'extraction de matières premières échappent sans doute au système de l'auxiliaire. Le rapport s'établit souvent entre monopoles et la concurrence modale affecte peu ces secteurs.

L'exploitation du transport est donc soumise aux aléas de secteurs qui ne constituent pas fondamentalement la base des monopoles du début du XXe siècle.

C'est à travers le développement de l'aire du marché, que le transport change de nature, et que la quantité technique du mode devient discriminante. La consommation de masse renverse non seulement l'équilibre du marché, mais repose la question de la place du capital fixé dans le transport. Les critères de rotation, de diffusion, de flexibilité modifient la répartition du capital entre le secteur des transports et les secteurs productifs. Mais la technologie offre des possibilités croissantes aux firmes concentrées, que la banalisation propre aux infrastructures routières renforce.

Les mesures des années 30, parmi lesquelles la "nationalisation" (1) du chemin de fer, n'est pas seulement la conséquence de la "crise dans la crise", mais la "socialisation" (la reconnaissance en tant que nécessité...) de la fraction du transport de marchandises coïncidant avec les secteurs de base.

Au demeurant la prise de contrôle par l'Etat du chemin de fer ne remet pas en cause les principes de garantie du profit définis en 1883 et 1921 vis à vis des compagnies. L'Etat prend en charge aussi la gestion (ou quasiment) d'un mode de transport concurrencé mais en offrant aux anciennes compagnies la pérennité de leurs intérêts financiers.

L'Etat n'a jamais considéré, en près d'un siècle qu'il était envisageable d'exploiter le chemin de fer aux risques et périls de l'exploitant. Il a sans doute favorisé par ce biais, en dehors même de l'essor du fer,

1) Nous employons ce terme par excès, sans doute, mais il s'agit bien au fond d'une prise de contrôle majoritaire.

le développement du capital de prêt dans des conditions considérablement favorables.

Le chemin de fer fut donc, c'est vrai, un outil de transport incomparable, mais il fut peut-être surtout le moyen de la concentration du capital financier. Est-il possible d'ignorer ce fait ?

Rien ne fut fait avec plus de délicatesse pour le capital que le système de garantie mis en place par l'Etat envers les compagnies. Que l'Etat récupère donc le contrôle du chemin de fer en crise après en avoir financé au moins 45 %, rien n'est étonnant dans la mesure où l'essor du capitalisme est en marche ailleurs. "L'oeuvre couronnée" dont parle MARX doit être niée pour être dépassée, niée signifie, peut signifier, prise en charge par l'Etat. Mais, et ce sera la révélation de l'après-guerre, c'est peut-être au niveau des voyageurs que cet aspect se manifeste le plus clairement. Le transport collectif de voyageurs ne peut bientôt ne plus être que socialisé en ce qu'il résout les contradictions de la concentration urbaine et du développement automobile.

5.4. REMARQUES COMPLEMENTAIRES SUR LA POLITIQUE DE COORDINATION : LA POLITIQUE REFLEXE ?

La politique de coordination des transports a un caractère ambigu. Nous avons indiqué, qu'historiquement, sa source était dans la crise des chemins de fer et de l'économie. Mais la nature de la motivation de cette

politique n'a pas de filiation claire. Très tôt les compagnies, inquiètes de l'évolution de leur situation et de la concurrence qui leur était faite, s'exprimèrent en faveur d'une coordination de transports. R. THERY en 1928 et surtout le Docteur SCHEFFLEË en 1933 reprennent l'essentiel des arguments en faveur d'une telle coordination et expliquent que le régime de la libre concurrence absolue ne se conçoit pas parcequ'il conduit à des gaspillages, mais ces auteurs, excluent ou combattent fondamentalement toute nationalisation du chemin de fer. En fait, le discours qui se structure autour de la crise, et en particulier de celle du chemin de fer, est construit sur le modèle des discours qui ont, avec DETOEUF par exemple, agité les milieux patronaux vers les années 1930. L'inspiration du discours progressiste patronal de l'époque est tirée de l'expérience du gaspillage et des ravages liés aux mécanismes de marché. Voilà la "bonne mère" du capitalisme condamnée à être "Mère mauvaise". De fait le mécanisme de repli sur les thèses interventionnistes relève de la crise !

L'intérêt du capital est d'éviter que le libéralisme économique ne conduise tout bonnement à la faillite du capitalisme, et c'est une raison pour laquelle la création de la SNCF (qui sauvegardait les intérêts des compagnies) (cf. le rapport POMARET en 1938 à la chambre) a été acceptée, et au fond très bien acceptée.

Ce qui frappe, en l'espèce, c'est que le résultat, outre qu'il ne marque pas la refonte structurellement durable des mécanismes qui conduisent à la crise, n'est pas l'instauration d'une coordination des transports, mais la mise en place d'un système fondamentalement protectionniste, reposant sur des bases administratives, figeant ou voulant figer le secteur du transport public. (ce qui n'est pas tout le transport !).

Le fond de l'affaire relève en effet en partie du réflexe ; ce réflexe qui forge à la fois la prise de position tapageuse de DETOEUF, qui conduit l'X-crise à se créer, qui pousse J.M. KEYNES à formuler une théorie générale en soi peu originale au regard de politiques comme celles du Second Empire. Mais ce réflexe aboutit en pratique à un retour à des concessions qui sont héritées de l'ancien régime, il s'agit de l'exploitation règlementée des professions groupées en corporations.

Il n'est pas inutile de souligner que le corporatisme, si vivace en Europe dans ces années de crise, fondement des institutions passéistes, fut mis en avant par des hommes comme DETOEUF après que les gouvernements aient soutenu, vers les années 20, des politiques d'entente de branches et tenté de régler la crise du MARCHE du transport en instituant des comités de coordination entre corporations concurrentes. On réédite ainsi les mesures de protection des "charges", la gestion corporatiste des professions, on protège le concessionnaire (x) avec l'art et la manière dont on protégeait les messageries ou les Maîtres de Poste. On institutionnalise (art. 14 et s du décret du 31 août 1937) les réductions de taxe au profit des entreprises routières adhérant à un groupement, on garantit une fraction du trafic fluvial soumis à contrat de tonnage aux patrons batelliers (art 33 s). On organise sur un mode corporatiste la profession de courtier de fret fluvial etc...

La règle du contingentement sanctionne en fait l'esprit de ces mesures, en organisant à l'échelon national une stricte protection des situations acquises.

(x) Chemins de fer.

Pour schématiser, nous dirons qu'au libéralisme succède un régime d'inspiration corporatiste, voilant l'essence des rapports de production, et créant l'illusion d'une intervention structurante de l'Etat. Il s'agit bien là d'un réflexe et non d'une "politique" car ceci s'instaure sans analyse du devenir du transport, de tout le transport.

Il y a aussi l'illusion de la SNCF. Celle-ci n'est ni le fruit d'une nationalisation ni véritablement une société d'économie mixte régie par les règles du code de commerce.

L'un était inacceptable par les compagnies, et l'autre contradictoire des efforts de coordination (officiels).

Pourquoi l'ignorer, même si, a posteriori la SNCF apparaît à tous comme une "société nationale". (Ce qui ne préjuge pas de la nature de sa gestion, ce qui est un autre problème).

A notre sens, il serait illusoire de juger autrement que comme un réflexe intéressé (mais mal préparé, par définition) l'ensemble des mesures de coordination et de réforme des chemins de fer. Double réflexe en effet que celui qui consacre la nécessité de la dévalorisation du capital des chemins de fer (déjà longuement opérée en partie puisqu'était garanti le profit des compagnies) et de stopper la matérialisation de sa crise et du gaspillage, mais réflexe seulement, régulation à court terme, et rien que celà ! (le marché du transport est donc touché.)

Est-il possible, en effet de concevoir celà comme le fruit d'une stratégie. Si stratégie il y a, elle réside sûrement et uniquement dans la conception théorique de l'économie mixte, mais au-delà est-il possible d'envisager une aussi profonde imprévision dans l'économie des branches pour relier les mesures de coordination à autre chose qu'une volonté de réguler à court terme l'économie.

Pure tactique donc ! Une autre attitude était-elle pour autant possible. Cette question est d'importance, d'autant que finalement, plusieurs années ou decennies après, le système mis en place dans les années 30, marque encore de son empreinte les rapports entre modes de transport. Fondamentalement, on a l'impression que cette tactique est apparue longtemps et apparaît en partie, encore, comme la seule acceptable par les gouvernements successifs pour réguler les contradictions trop fortes du système de transport. Mais comment expliquer qu'une telle politique tactique, de réflexe, qui n'a pas, on l'a dit pour effet une réelle coordination, puisse se maintenir au-delà de la crise. Sans doute soulignera-t-on que les contradictions du système de transport ne sont pas affectées, au fond, par les mesures des années 30, et que la politique de coordination a eu pour prolongement la tarification de l'usage des infrastructures. Mais la ligne est la même : - compromis entre le gaspillage et la consolidation du profit des branches automobiles et pétrolières, compromis entre les conditions générales de production et la réalisation du profit... Fallait-il pour autant que ce compromis se traduise par l'absence de stratégie d'ensemble à long terme ? Fallait-il que l'aspect dominant de la politique des transports fut de déployer un voile pudique sur les conditions réelles du transport des produits et marchandises en instituant un système de contrôle inopérant ?

C'est au coeur de la contradiction qu'on trouve la réponse. En tant qu'activités économiques utilisatrices de produits de branche en croissance, les branches de transports se sont trouvées globalement en position de suréquipement face au développement de la branche automobile qui offrait les perspectives marchandes que l'on sait. Aucun gouvernement au monde n'a pu accepter de liquider l'équipement qui rentrait en contradiction avec ces branches devenues motrices, ou abandonner une condition de production si nécessaire. La lutte administrative contre le trafic routier à longue distance ne fait en quelque sorte que maintenir l'exploitabilité commerciale des lignes de chemin de fer. Elle n'exclut ni la restructuration du transport par la croissance du transport pour compte propre, ni, on le verra, l'intensification progressive de la concurrence. La politique-réflexe en aménage dans le temps les effets, mais aboutit 40 ans plus tard à en reposer globalement la problématique. En francs 1976, le coût pour les budgets publics et les ressources parafiscales du chemin de fer est de l'ordre de 15 milliards en 1977 contre 5 ou 6 milliards en 1937 ou 1938, avantages pour l'Etat et ressources en taxes tirées du chemin de fer non déduits.

Ces chiffres en francs constants ne reflètent pas la ponction réelle du système sur la production nationale, mais permettent d'établir un rapport entre deux flux financiers. Ce simple rapport implique à lui seul une interrogation : l'inégalité des conditions de concurrence, dont la compensation figure dans le chiffre de 1977 peut-elle, seule, justifier le gonflement des charges de l'Etat pour les chemins de fer sans provoquer à nouveau une interrogation sur leur crise. La situation de 1977 démontre quel est l'aboutis-

sement d'une politique de fausse coordination, plus claire encore en matière de trafics. Nous voulons simplement dire ici que, en 1977, la nation Française "récupère" le fruit d'une politique inaugurée en 1930-38 et dont la caractéristique est de ne pas avoir touché au mécanisme fondamental d'insertion du système de transport de l'économie industrielle. En effet, les gouvernants ont traité la fraction de la contradiction qui s'exprime au niveau du marché, et fort mal, parce que le marché est chose apparente, et exerce une sanction immédiate (ou presque) en égard des contradictions.

Le marché à bien fonctionné comme révélateur, et les gouvernements ont, délibérément ou non, limité leur analyse de la crise à celle de sa matérialisation la plus criante.

C'est sans aucun doute l'explication la plus directe du corporatisme développé alors comme "solution" et au maintien de ces institutions pendant plusieurs décennies. Néanmoins on se livrera à deux remarques :

- le corporatisme s'est étendu à cette époque à nombre de professions, en particulier aux professions libérales, il ne s'agit donc pas d'une réponse spécifique ;

- le caractère peu profond des mesures prises peut être relié à la méconnaissance des données économiques soulignée par A. SAUVY dans son histoire économique de la France de l'entre deux guerres.

(Il est caractéristique de constater que l'analyse, et la définition des transports faites par le rapport des ministres au Président de la Ré-

publique sur la coordination, en 1937, limite strictement le problème aux professionnels du transport).

Celà pose les limites de l'analyse critique et souligne que le caractère "régulateur" de la politique menée à l'époque s'insère dans un contexte d'ensemble qui peut limiter, comme on l'a vu pour certaines mesures du Front Populaire, la portée de certaines décisions.

Mais on ne peut pour autant parler de stratégie échouant par méconnaissance et sous le poids des tendances corporatistes. La politique menée ne peut être que le fruit d'un réflexe ou d'une attitude délibérément concentrée sur les phénomènes à réguler à court terme.

Tout se passe comme si s'opérait une véritable fixation sur le Marché, mais n'est-ce pas l'attitude traditionnelle de tous les gouvernements libéraux ?

Mais en retour il faut observer que cette attitude régulatrice, tactique ou réflexe, conduit généralement à soutenir la stratégie de développement de branches dominantes ou devenant dominantes, même si, stratégiquement il est peu probable que l'objectif poursuivi soit toujours de faire semblant.

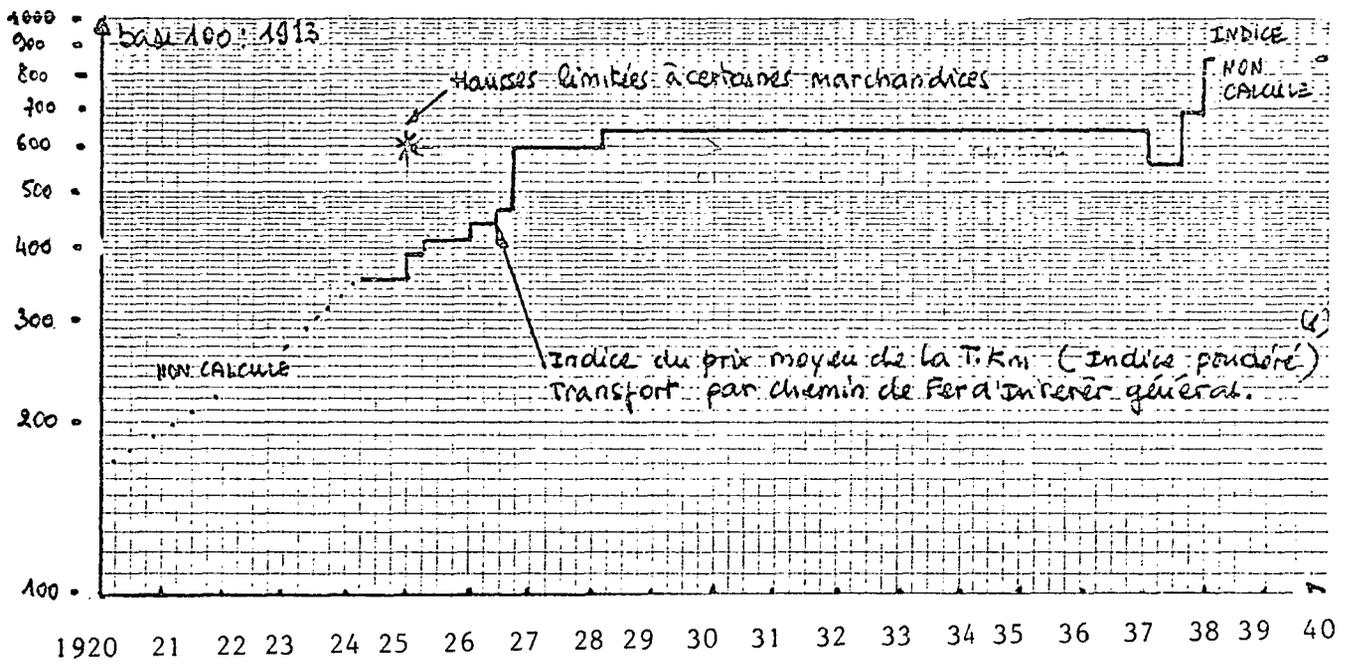
Ceci doit être l'une des leçons de notre étude. Ce qui est en apparence une intervention forte de l'Etat n'est en l'espèce que régulateur et soutient indirectement la stratégie des groupes industriels montants.

La question de l'automobile est autre, parallèle et nous dirons postérieure. Elle révèle le sens de ce redéploiement en marche avant 1940.

Mais cet ensemble de réflexions, dont nous n'excluons pas l'analyse de la pseudo-coordination provoque en nous une interrogation sur le prochain redéploiement et par conséquent sur les nouveaux secteurs prêts à se nier pour permettre un nouvel essor du capitalisme... et bien sûr sur la limite de ce type de processus.

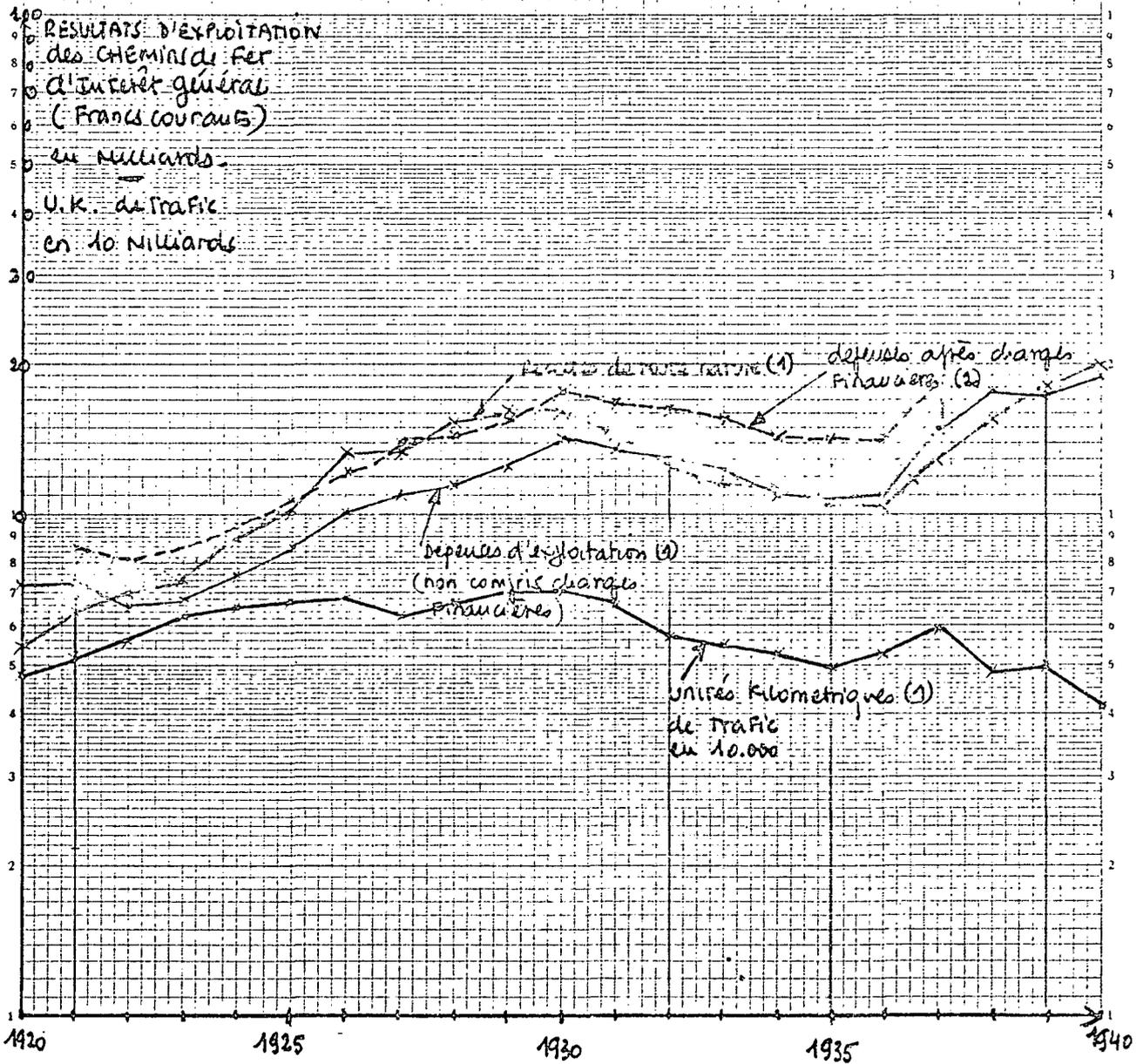
FIGURE E.7

PRIX MOYEN DE LA T.KM TRANSPORTÉE PAR FER.



1) Source : SNCF

FIGURE - F-7
 CHEMINS DE FER D'INTERET GENERAL 1920-1940
 - RESULTATS D'EXPLOITATION &
 UNITES KILOMETRIQUES DE TRAFIC



(1) Source SNCF

FIGURE D-7

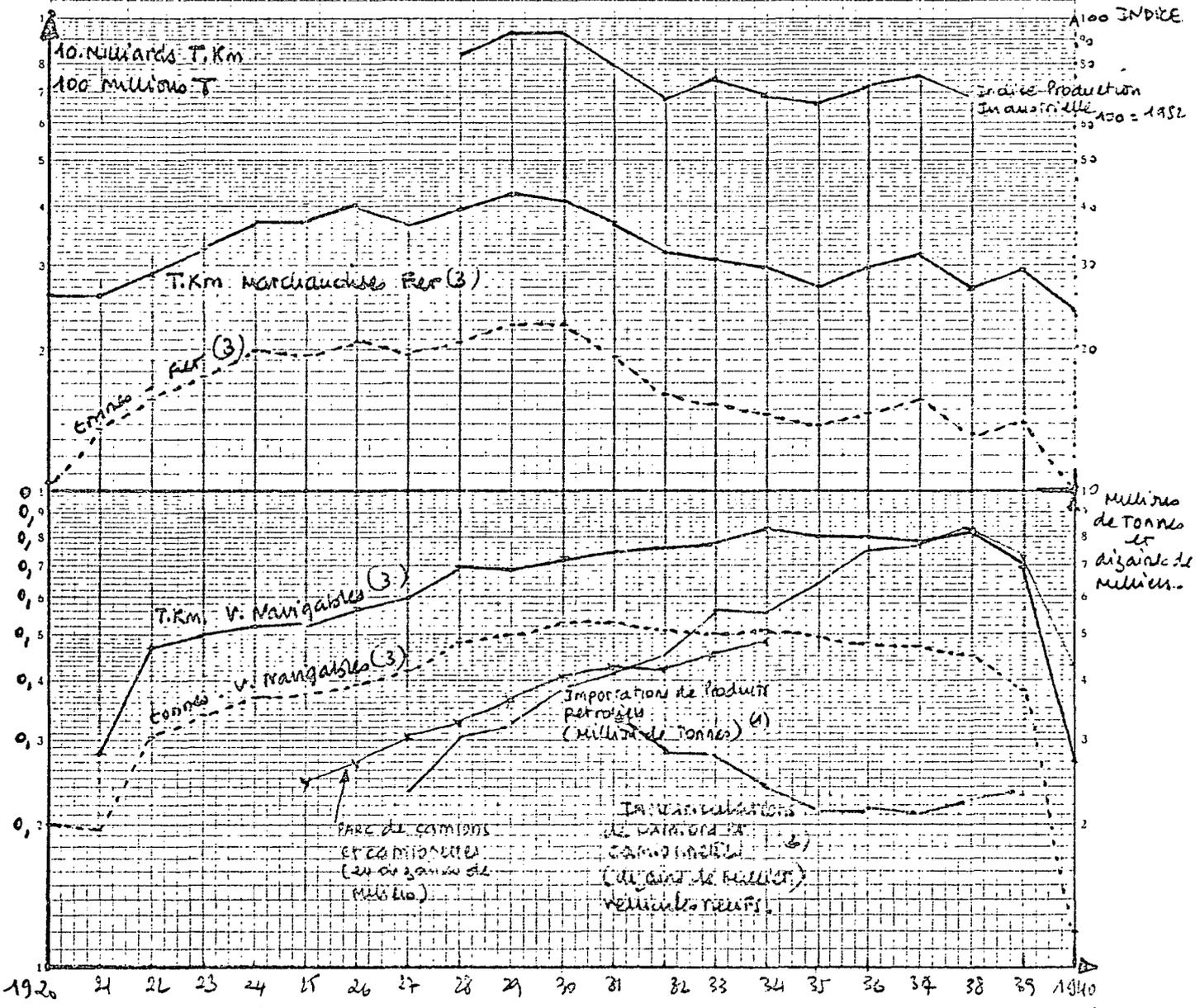
TRAFFICS ET TONNAGES TRANSPORTES PAR FER ET VOIES NAVIGABLES (1920-1940)

PRODUCTION INDUSTRIELLE (1925-1938)

PARE DE CAMIONS - CAMIONNETTES (1925-1934)

IMPORTATION DE PRODUITS PETROLIERS (1927-1940)

IMMATRICULATION DE CAMIONS (1931-1939)



(4) source : Direction générale des douanes.

(3) source : INSEE

(2) source : SNCF

TOUJOURN-LEPAGE, PARIS - Editeur.

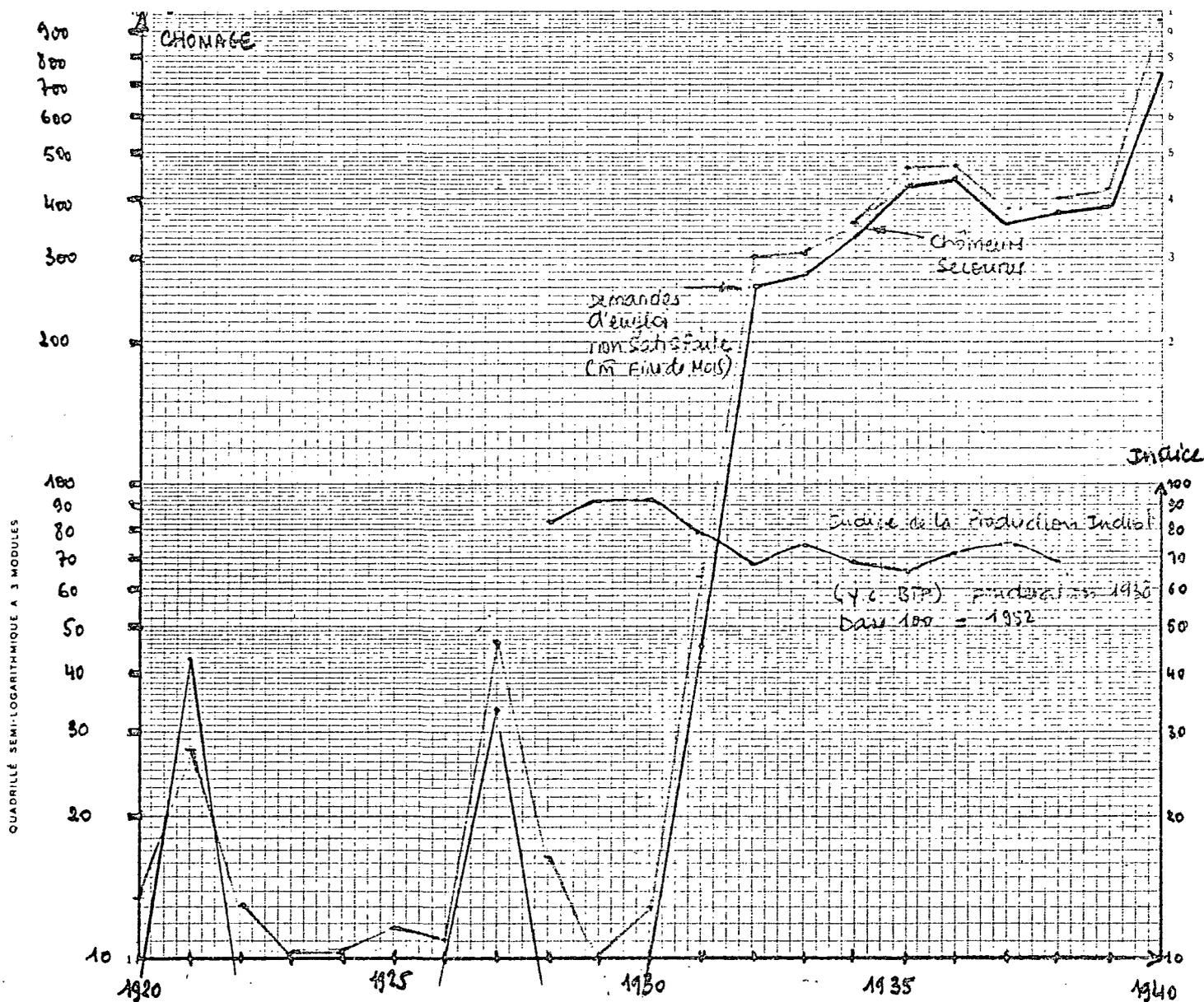
QUADRILLÉ SEMI-LOGARITHMIQUE A 3 MODULES

FIGURE G.7

CHOMAGE ET DEMANDES D'EMPLOI NON SATISFAITES (en millier) 1920-1940 (1)

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE Y COMPRIS BTP 1928-1938 (2)

PONDERATION 1938 base 100 : 1952



(1) Source : Ministère des Affaires Sociales - Annuaire rétrospectif INSEE
 (2) " : INSEE Annuaire rétrospectif

RELATION PRODUIT MOYEN DE LA T.K. ET TRAFIC 1921-1938

REVENUS EN
FRANC 1970
PAR T.K.

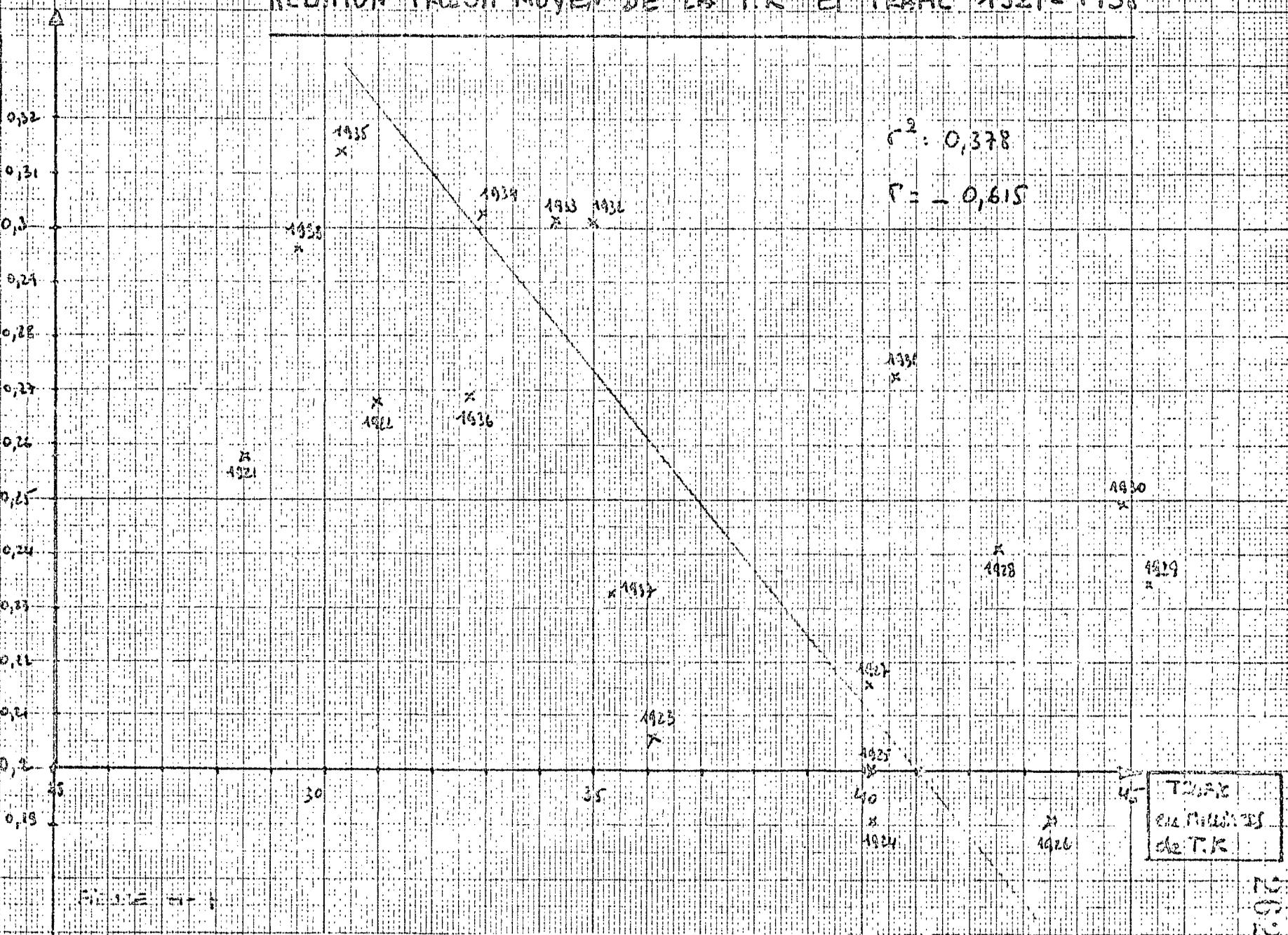


Figure 11-1

TRAFFIC
en millions de T.K.

2062

ANNEXES DU CHAPITRE 5

RÉSUMÉ (1)

— Immatriculation et jaugeage obligatoire pour tout bateau de plus de 20 tonnes.

-- Limitation de la concurrence étrangère par la seule immatriculation en France de bateaux appartenant pour plus de moitié à des Sociétés françaises, admission temporaire sans frais pour les bateaux étrangers ayant des marchandises à importer ou à exporter avec durée de séjour limitée (Régime spécial pour les Belges).

Contrôle de la mise en service des bateaux français.

Bateaux non motorisés : l'immatriculation d'un bateau nouveau n'est autorisée qu'en remplacement d'un ou plusieurs bateaux d'un tonnage total au moins équivalent.

Bateaux motorisés : l'immatriculation d'un bateau nouveau n'est autorisée qu'en remplacement d'un ou plusieurs bateaux d'un tonnage total au moins équivalent.

Bateaux non motorisés changés en bateaux motorisés : il faut justifier de la perte ou de la destruction d'un tonnage double.

Transport. - Navigation régulière.

(Service régulier de transports de marchandises ouvert au public). Autorisation du Ministre.

Transports de marchandises diverses.

Les marchandises diverses doivent être réservées au chemin de fer. Sont considérés comme transports de

marchandises diverses les bateaux transportant plus d'un dixième de leur chargement des marchandises d'une autre nature et provenant de producteurs différents que le chargement principal. Ces transports ne peuvent être effectués que par des transporteurs ayant assuré habituellement des transports de cette nature au cours des deux dernières années, pour la même quantité et couverts par autorisation du Ministre.

Bateaux appartenant à des entreprises privées.

Les utilisations de ces bateaux par des tiers sont interdites, sauf cas d'autorisations spéciales.

Nous passons sur les dispositions diverses : police de navigation, sécurité, remorquage, halage, etc...

En ce qui concerne l'affrètement, les réformes ont visé :

La convention-type d'affrètement et la lettre de voiture-type n'imposant pas des formules rigides, mais fixant les conditions de voyage et diverses dispositions. L'obligation de se conformer à des documents-types est sanctionnée par la nullité de plein droit de toutes les clauses contraires, le visa des bureaux d'affrètement étant imposé.

Création de bureaux et bourses d'affrètement. Ressources fournies par des taxes sur les conventions d'affrètement. Rôle d'intermédiaires entre les transporteurs et les chargeurs.

Institution des Chambres Syndicales des courtiers de fret auprès de chaque bureau d'affrètement. Moralisation de la profession de courtier.

1) Annexe XIX de "PROBLEME DES TRANSPORTS" (CPEE 1936 - op. cit).

**TAUX DES REDEVANCES
DES TRANSPORTS MARCHANDISES**

(Décret du 30 juillet 1935) (1)

Article 35

Taux a : 10 centimes par tonne kilométrique

— b : 13	—	—	—
— c : 16	—	—	—
— d : 19	—	—	—
— e : 22	—	—	—
— f : 25	—	—	—

Le montant de la redevance sera calculé dans chaque catégorie de transport par application des taux fixés par le tableau ci-après.

Dans chaque catégorie, le taux minimum fixé par le tableau correspond aux transports automobiles rendant des services qui ne diffèrent pas notablement de ceux que peut donner le chemin de fer; le taux minimum correspond aux transports automobiles répondant à des besoins que le chemin de fer ne satisfait pas convenablement.

Les transports aux petites distances ne sont passibles d'aucune redevance à l'exception des transports de masse qui sont assujettis « au taux a ».

	Moyennes distances	Grandes distances
Service de ramassage et de livraison extra-urbains	Gratuité	Gratuité
Services rapides	b/d	d/f
Autres transports réguliers	a/c	c/e
Transports d'animaux vivants	a/c	c/e
Transports en citernes	a/c	c/e
Déménagements	Gratuité	d/f
Transports de messageries par les services de voyageurs	b/d	d/f
Transports divers	b/d	d/f

La mise en application des taux de redevances sera réalisée progressivement dans les conditions suivantes, à partir de la mise en vigueur des ententes :

Taux	Première année	Deuxième année	Troisième année
a	0,05	0,10	0,10
b	0,05	0,10	0,13
c	0,05	0,10	0,16
d	0,10	0,15	0,19
e	0,10	0,15	0,22
f	0,10	0,20	0,25

) Annexe XVIII de

"Problème des transports)

(CPEE 1936 - op. cit).

Article 36

Mais l'article 36 prévoit que « si l'application des « taux de redevances fixés par le tableau précédemment « indiqué doit entraîner d'une façon certaine, au détriment des transporteurs routiers intéressés, une perte « de trafic incompatible avec les bases mêmes de l'entente, le réseau intéressé devra dans ce cas exceptionnel « procéder avant la mise en vigueur des redevances, à « un ajustement de ses tarifs pour rétablir ses prix « à un niveau égal à celui résultant de l'addition du taux « de la redevance au tarif ordinairement et raisonnablement pratiqué par les services routiers réguliers sur « les relations et pour les marchandises en cause. »

Cet article 36 indique, au surplus, que les taux de redevances et leur mise en application pourront être révisés à l'expiration du délai de six mois, suivant leur mise en vigueur, dans les cas où le Comité Technique départemental jugera cette mesure équitable.

RÉPARTITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS D'APRÈS LA CHARGE UTILE (1)

En l'absence de statistiques officielles, nous indiquons ci-dessous une répartition approximative des véhicules industriels classés d'après la charge utile. (Établie par Michelin, d'après les résultats d'une enquête faite en 1934.)

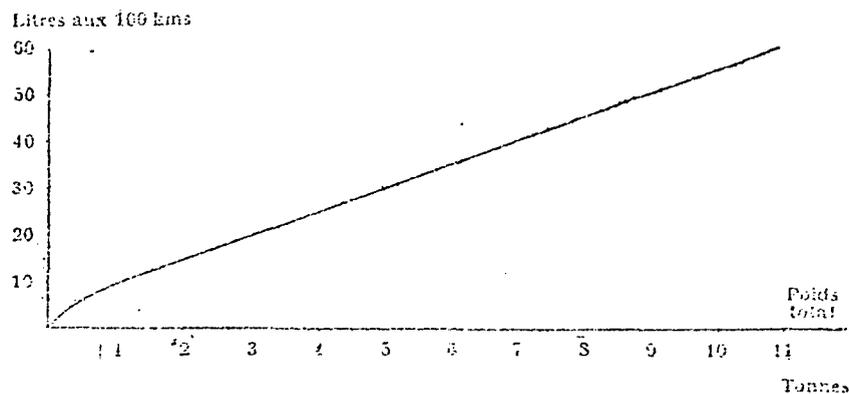
Charge utile	% du total	Nombre de véhicules
moins de 1.500 kg.	45 %	206.100
1.500 à 2.000 kg.	20 %	91.600
2.000 à 3.500 kg.	19 %	87.620
3.500 à 6.000 kg.	12 %	54.960
plus de 6.000 kg.	4 %	18.320
	100 %	458.600 (2)

Il est même possible de préciser quelque peu ces chiffres en les rapprochant des pourcentages des ventes de véhicules de différents tonnages. Nous avons ainsi l'échelle de répartition suivante :

C.U.	P.T.	%	Nombre de véhicules	Consom. Essence
de 500 à 1.200	de 1.100 à 3.000	30	144.000	12
de 1.200 à 1.500	de 3.000 à 3.500	15	72.000	18
de 1.500 à 2.000	de 3.500 à 4.200	20	96.000	25
de 2.000 à 3.500	de 4.200 à 7.300	18	86.400	35
de 3.500 à 5.000	de 7.300 à 9.400	10	48.000	45
de 5.000 à 6.000	de 9.400 à 11.000	3	14.400	50
supérieur à 6.000	supérieur à 11.000	4	19.200	60

La proportion des véhicules de Charge Utile supérieure à 6.000 kilogrammes, tend à augmenter et le chiffre actuel est probablement supérieur au chiffre admis de 4 % valable pour l'année 1934.

On peut d'ailleurs, d'autre part, évaluer à 14.000 environ le nombre de camions Diesel actuellement en circulation (en 1934 : 11.000).



1) Annexe III de "Centre Polytechnicien d'Études Économiques 1936"

2) En 1975, on compte 3 491 000 camions, camionnettes, et véhicules spéciaux, plus 122 000 tracteurs routiers, 213 000 remorques et 149 000 semi remorques.

ANNEXE 9

Calcul de la valeur en francs 1976 des résultats
d'exploitation des chemins de fer d'intérêt général
et du produit moyen par tonne kilométrique
(Recettes totales sur trafic total y compris de
service) 1921-1937

Source : SNCF et Conseil National du Crédit

ANNEES	RESULTATS	RECETTES/t.km
	en Milliards F. 76	en c./t.k. 76)
1921	- 3,348	25,77
1922	- 1,8193	26,79
1923	- 1,512	20,56
1924	- 0,5499	19,03
1925	- 0,6466	20,01
1926	+ 0,492	19,04
1927	- 0,174	22,12
1928	+ 0,602	24,08
1929	+ 0,255	23,45
1930	- 1,17	24,91
1931	- 2,6	27,34
1932	- 3,996	30,19
1933	- 4,524	30,20
1934	- 4,148	30,26
1935	- 4,978	31,38
1936	- 4,72	26,88
1937	- 5,162	23,24

$$r_2 = - 0,6958$$

$$r = 0,4841$$

$$a = 26,358$$

$$b = 4,20$$

LES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

Deux images : 1935-38 et

1971-1974

Trafics, chiffres d'affaires et "prix"1) Les trafics1.1. Fer

Exprimé en tonnes kilométriques, le trafic par voie ferrée est passé d'une moyenne de 28,7 milliards de tonnes-km à une moyenne de 69,99 milliards de tonnes-km soit 143 % de plus.

1.2. Les voies navigables

Dans la même période, le trafic des voies navigables est passé d'une moyenne de 8,1 milliards de tonnes-km à 12,67 milliards, ce qui fait une augmentation de 56,4 %.

Si on prend pour 71-74 le chiffre toutes professions, ces chiffres passent à 13,8 milliards de tonnes-km soit + 70 %

1.3. La route

Compte tenu des difficultés statistiques, on peut estimer que le trafic était en 1935-38 de 11,7 milliards de tonnes-km contre 78,35 (1) milliards en 1971-74, soit de l'ordre de 569 % de plus.

Ainsi, la part de la route est passée de 24 % à un chiffre situé près de 44 %.

1) Véhicules de plus de 3 tonnes et de moins de 15 ans.

2) Chiffres d'affaires - Prix (francs 1976)

2.1. Fer :

On peut évaluer à 8,8 milliards les recettes marchandises pour la période 1935-38. Cela correspond donc à 30,6 centimes à la tonne-km en moyenne.

Pour la période 1971-74, la production de transport de marchandises aux prix intérieurs, ramenée en francs représente de l'ordre de 12,65 milliards, soit environ 18 centimes à la tonne-km.

2.2. Route

Pour la route, tout calcul est délicat. Les auteurs évaluent pour 1935-38 à 5,5 milliards de francs 1976, les recettes fictives du transport routier de marchandises, comprenant le compte propre.

La comptabilité nationale permet de calculer pour la sous branche du transport terrestre la valeur moyenne de la production aux prix intérieurs du transport routier de marchandises, ce chiffre serait de l'ordre de 22,4 milliards 76.

Il semble que le transport pour compte propre représente environ 44% du trafic. La valeur du transport pourrait donc, à conditions égales, ce qui est une hypothèse très forte, être de l'ordre de 32,2 milliards, soit 486 % de plus qu'en 1935-38. Suivant ces calculs la valeur moyenne d'une tonne kilomètre serait passée de 47 centimes à 41 centimes.

La commission des comptes de transport donne, pour tous les véhicules commerciaux, un chiffre de 75 milliards 76 environ pour l'année 73, qu'il faudrait analyser au fond.

Celui-ci comprend en effet la totalité des véhicules, y compris ceux de moins de 1,7 tonnes et de plus de 1 tonne.

Le chiffre de 75 milliards est à rapporter à 90 milliards de tonnes-km, ce qui porte à 83 centimes le coût de la tonne-km.

Les évaluations sont donc ici incertaines, mais ce dernier chiffre comprend un ensemble de transports très onéreux, en camionnettes et à très courte distance. Le chiffre comparable au chiffre de 1935-38 est probablement intermédiaire, mais de telles modifications dans l'usage du transport routier sont intervenues qu'il faut mettre toutes les réserves à des comparaisons.

2.3. Voies navigables

Pour la voie navigable on peut estimer à 800 millions 76, en 35-38 les recettes du transport de marchandises, soit environ 9,8 centimes à 10 centimes la tonne-km.

Pour la période 71-74, on peut estimer à 1095 millions la valeur en F. 76 de la production du transport fluvial de marchandises (sous branche), ce qui représente environ 8,6 centimes la tonne-km pour le transport public.

Une estimation de l'O.N.N. permet d'évaluer à 1145 millions 76 le chiffre comprenant le transport privé en 76, ce qui porte à 8,29 centimes la valeur de la tonne-km.

EVOLUTION DE L'ACTIVITE TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES ENTRE 1935-38

ET 1971-74 (Moyennes)

Unités : Milliards de t.km

Milliards de F. 76

Centimes 1976

	FER		VOIE NAVIGABLE		ROUTE	
	1935-1938	1971-1974	1935-1938	1971-1974	1935-1938	1971-1974
<u>Trafic</u> Milliards de T.k	28,7	69,99	8,1	{ 12,67 (1) { 13,8 (2)	11,7	{ 78,35 (3) { 83,7 (4)
<u>Valeur du transport</u> en Milliards de F. 76	8,8	12,65	0,8	{ 1,09 (1) { 1,14 (2)	5,5	{ 22,4 (1) { 75 (2)
<u>Valeur moyenne à la tonne-km</u> (centimes /t.k 76)	30,6	18	9,8 à 10	8,6 (1) 8,29 (2)	47	{ 41 (1) { 83 (2)

1) compte d'autrui

2) toutes professions

3) véhicules de plus de 3t et de moins de 15 ans

4) véhicules de plus de 1 t.

ASPECTS FINANCIERS DE LA CONVENTIONS DU 31 AOUT 1937

Le 31 août 1937 est signée une convention entre l'Etat et les compagnies de chemin de fer, y compris les réseaux de l'Etat et d'Alsace Lorraine.

On connaît les tergiversations qui précédèrent rapportées avec précision par CARON dans son ouvrage sur les chemins de fer du Nord. La convention du 31 août 1937 crée donc par son article premier une société nationale de chemin de fer sous la forme de société anonyme, d'une durée de 45 ans.

De fait, à partir du 1er janvier 1938 chacune des anciennes compagnies et l'Etat transfèrent à la nouvelle société les droits d'exploiter les réseaux dont ceux-ci avaient la charge.

Tous les biens, droits et charges, à l'exception de ceux du domaine privé sont ainsi transférés à la société nationale qui se voit par là même, bénéficier des concessions attribuées aux anciennes compagnies.

Le système de répartition du capital prévoit l'attribution de 49% dudit capital aux anciens réseaux sous la forme d'actions recevant jusqu'à remboursement un intérêt de 6 % puis devenant de simples actions de jouissance, les unes et les autres étant bloquées jusqu'en 1961, et 51 % des actions à l'Etat, représentant les apports constitués par ses deux réseaux les dépenses faites sur l'ensemble des réseaux et les avances faites au fonds commun institué par la convention du 28 juin 1921.

Les sommes encaissées par les anciennes compagnies au titre de l'intérêt et de l'amortissement de leurs actions devaient être inscrites à un compte spécial géré par les compagnies et ne pouvant pas avant le 31 décembre 1955 faire l'objet de répartition entre les actionnaires. Cependant les produits du placement de ces sommes pouvaient être répartis et devaient être exonérés de tout impôt ainsi que le principal.

Par ailleurs toutes les actions concervaient leur droit de vote et les compagnies bénéficiaient :

- de l'intérêt statutaire, versé en deux semestrialités
- des sommes nécessaires au remboursement du capital
- du dividende minimum prévu par la convention de 1921.

De fait, ces dispositions garantirent aux compagnies :

- le remboursement du capital jusqu'au 31 décembre 1954.

Le paiement de l'intérêt statutaire jusqu'au 30 juin 1955 et le règlement du dividende minimum jusqu'au 31 décembre 1960.

Par ailleurs, en tant que telles, puis par l'intermédiaire des porteurs des actions, les anciennes compagnies devaient, de droit participer au conseil d'administration de la SNCF.

NOTE MARGINALE SUR LE "SECTEUR PUBLIC"

Une des thèses des économistes du PCF, notamment ANICET LE PORS, consiste à présenter la création de la SNCF (mais aussi d'EDF-GDF etc...) comme un aboutissement de l'intervention croissante du capital dévalorisé de l'Etat. De fait pour le PCF (cf. les Entreprises Publiques - Editions Sociales - Collectif) de 1842 à 1937 l'Etat prend une part croissante au développement des chemins de fer, et la SNCF n'est que le passage logique du financement externe des compagnies à l'Economie mixte effective.

Cette thèse est fort simple, elle vise à accréditer l'idée du mouvement irrésistible vers le capitalisme monopoliste d'Etat et la socialisation de l'économie.

En réalité elle présuppose que la forme de ce mouvement soit pratiquement unique - irrésistible.

En apparence, cet exposé est logique, cohérent avec l'analyse Marxiste. ENGELS ne disait-il pas : "Quoi qu'il en soit, avec trusts ou sans trusts, il faut finalement que le représentant officiel de la société capitaliste, l'Etat, en prenne la direction", et il précise qu'il dit "il faut" en se référant à la taille des moyens de production et de communication qui justifie "la nécessité économique". (cf. Socialisme utopique et socialisme scientifique - E.S.).

Nous disons que cette thèse est théoriquement JUSTE, elle est, au niveau macrohistorique, au niveau du procès historique dans son ensemble parfaitement exacte, mais, et c'est fondamental, elle n'exclut nullement deux éléments à prendre en compte:

- a) La nature de la crise du capitalisme peut permettre des redéploiements tels, de élargissements tels de la sphère marchande, que l'étatisation peut apparaître comme un processus de prise en charge de secteurs devenus archaïques, et en ce sens à devenir marginal.
- b) Rien n'empêche, comme le montrait MARX dans les "GRUNDRISSE" que la prise en charge par l'Etat de conditions générales de production ne soit que provisoire.

A ceci j'ajouterai qu'il est toujours possible, l'histoire du capitalisme moderne le montre, que l'Etat trouve d'autres formes de prise en charge, et en échange, l'étatisation n'étant jamais définitive. A. LE PORS ne conteste pas, d'ailleurs l'entreprise de privatisation engagée dans un certain nombre de secteurs.

Au total nous disons donc qu'il faut aller au-delà du procès théoriquement irrésistible, aboutissant à l'étatisation, passer au crible "l'apparence" du mouvement.

S'agissant du chemin de fer, qu'étatise-t-on (en partie !) ? Est-on dans le schéma de la nécessité, renforcé par le processus de crise, ou dans le cadre de la récupération d'un système en pleine crise dont la nature capitaliste n'est plus compatible avec sa fonction de condition générale.

REMARQUE SUR LE CARACTERE DE CERTAINES MESURES
DE COORDINATION

Nous avons dit plusieurs fois que les mesures prises en 1934-38 avaient un caractère quasi féodal.

Il faut s'en expliquer :

Ce qui frappe, c'est que finalement, avant 1937, le fer était organisé en un ensemble de petits monopoles géographiques et que, avant toute mesure de coordination il se heurtait à une concurrence exercée par des artisans en grande masse et quelques compagnies organisées libéralement.

Les mesures prises visèrent de fait à figer la situation, régler les frets, "moraliser" les professions sur des bases corporatistes, contingenter de fait le matériel et "les patrons" dans ces secteurs. On retrouve dans l'esprit l'organisation des transports routiers d'avant Turgot (cf. I.3.) et même la volonté de Turgot lui-même de coordonner les transports par voie réglementaire (cf. dispositions du 7 août 1775).

Notre "assimilation" vise donc à montrer en employant le mot de féodal, que se constitue sous l'empire de la politique de coordination une politique de renfermement des corporations, en soi plus proche de l'organisation économique féodale que libérale.

LES CAMIONS AUTOMOBILES AVANT 1938

Source : A. Source Book Of Commercial vehicules (dyslager organisation)

ANNEE	MARQUE	NATIONALITE	PARTICULARITE REMARQUABLE	(Puissance, capacité)
1896	DAIMLER	Allemande	Premier camion DAIMLER, chassis et roues en bois	de 4 à 10 H.P.
1900	NESSELSDORF TATRA'S KOPRVIVNICE	Tchèque	Chassis métallique, roues d'acier	15 HP - 2 tonnes
1901	BENZ	Allemande	Chassis bois, métal Roues de bois, roulement caoutchouc	4,5 à 8 HP
1902	CRABOWSKY	Américaine (US)	Chassis rivé - roues en disques maintenance du moteur facilitée par un capot	?
1903	VABIS (+ SCAVIA)	Suédoise	Chassis métallique, roues de bois cerclées de fer	V2 15 H.P., 1,5 tonne
1904	LEYLAND	Anglaise	Chassis métallique, roues cerclées	12 HP 1,5 tonne
1907	DENNIS	Anglaise	Tracteur, roues caoutchoutées doublées à l'arrière	50 HP - 9,14 tonnes
1911	BERLIET	Française	Roues caoutchoutées, jumelées à l'arrière	18 HP 3 tonnes
<u>1911</u>	FBW	Suisse	Transmission par arbre (premier 5t) ligne moderne	5 tonnes
1913	DAIMLER	<u>Anglaise</u> (sic)-	arbre	30 HP
1913	HULLMAN	Anglaise	<u>Pneumatique aux roues</u> Modèle léger	V2 10 HP 500 kg

ANNEE	MARQUE	NATIONALITE	PARTICULARITE REMARQUABLE	(Puissance, capacité)
1914	COMMER "BARNET"	Anglaise	Transmission par chaîne Prise constante	25 HP, 3 tonnes
1915	MAN SAUVET	Allemande	Fabrication sous licence SAURER (suisse), transmission par chaîne	37 HP, 4 à 5 tonnes
1916	SCANIA - VABIS	Suédoise	Entièrement métallique, transmission par chaîne	40 HP, 3 tonnes
1917	WILSCONSIN DUPUEX	Américaine (US)	4 roues motrices (4x4) bloçage automatique de différentiel Firestone anti dérapant	32 HP, 1 tonne
1918	ALBION	Anglaise	Transmission par chaîne	32 HP, 3 à 4 tonnes
<u>1918</u>	<u>KNOX</u>	Américaine (US)	Premier véhicule articulé Premier "cheval mécanique"	Tracteur Semi remorque
1919	MACK (Bulldog)	Américaine (US)	Transmission par chaîne	74b - Hp 3,6-à 7,6 tonnes
<u>1919</u>	<u>THORNYCROFT</u> J. type	Anglaise	Carrière longue de 25 ans, équipé successivement de pneumatiques puis de phases électriques de portes et de fenêtres	40 bHP
1919	WALKER	Américaine (US)	Camion électrique	4 HP
1920	LEYLAND "p. séries	Anglaise	Camion à cabine sur le moteur - caractéristiques : roues de bois + caoutchouc.	50 b HP
1920	SERING	Américaine	type économique	29 b HP - 2,5 tonnes
1921	INTERNATIONAL	Américaine (US)	Roues à pneumatiques ligne moderne	20 b HP 2,5 tonnes

ANNEE	MARQUE	NATIONALITE	PARTICULARITE REMARQUABLE	(Puissance, capacité)
1922	QUAD	Anglaise	Différenciel blocable 4 x 4 Bandages, pleins	3 tonnes
1923	AUTOCAR	Américaine (US)	Roues de bois, bandages pleins	5 tonnes
1924	CROSSLEY	Anglaise	Roues à rayons + pneumatiques ou bandages pleins	30 b HP 1,5 à 2 tonnes
1925	MINERVA	Belge	Produit jusqu'en 1940	68 b HP - auto tracteur
1927	DKW TV trivan	Allemande	Moto triporteur refroidissement par air	7 b HP
1929	<u>FWD</u>	<u>Anglaise</u>	<u>6 roues motrices</u> <u>véhicule conçu pour l'armée</u>	95 HP
1929	HALLEY "Y.L."	Anglaise Ecosaise		26 b HP
1929	SCANNEL	Anglaise	Véhicule spécial de transport de locomotives	102 b HP
<u>1930</u>	<u>MORRIS</u>	<u>Anglaise</u>	<u>Camionnette légère "compacte</u> <u>roues à rayons et pneus</u>	254 kg.
<u>1930</u>	TATRA T 24	TCHEQUE	Camion de conception "moderne 4 vitesses + 2	65 b HP 4 à 6 tonnes
<u>1931</u>	FODEN "R type"	<u>Anglaise</u>	<u>Précurseur de nombreuses futures</u> <u>formes "anglaises"</u> 8 vitesses	85 b HP <u>diesel</u>
1931	<u>FOWLER</u> <u>Marathon</u>	Anglaise	Mêmes commentaires 4 + 2	90 b HP 6 cylindres diesel
1931	HULLMAN (Wizard 75)	Anglaise	Camionnette	54 b Hp

ANNEE	MARQUE	NATIONALITE	PARTICULARITE REMARQUABLE	(Puissance, capacité)
1932	MINERVA (3 p 375)	Belge	Certains modèles sont équipés de Kromhout diesel	68 b HP 3,7 tonnes
1932	GARNER T W60	Belge	Véhicule léger rassemblant des composants sélectionnés	4 tonnes
1933	FIAT (634 N)	Italienne	Apparition des italiens sur le marché modèle inchangé jusqu'en 39	80 b HP 7,64 tonnes 6 cylindres
1933	SCANIA VABIS 3557	Suédoise	Système de périscope	110HP 3 à 4 tonnes à 6 tonnes
1934	BED FORD "W"	Anglaise	Camion équipé d'un moteur G. MOTORS Utilisé ensuite en semi remorque	44 b HP 2 tonnes
1934	KARRIER	Anglaise	Semi remorque à tracteur 3 roues "premier véritable cheval mécanique"	27 b Hb 4 tonnes
1935	STRAUSSLER	Hongroise	Conçu en Angleterre Camion de transport de pétrole en Iran Suspension indépendante 6 vitesses (problèmes de direction)	150 b Hp 15,25 tonnes v.8
1935	THORNY CROFT "beauty"	Anglaise	Camion court de 4t très populaire	55 Hp 4,5 tonnes
1936	ERF (CTS)	Anglaise	Camion conçu pour les longs parcours 2 essieux de direction, 5 vitesses	85 b HP
1936	MAGRIUS	Allemande	Moteur Humboldt-Deutz combiné avec un producteur de Gaz DEUTZ conçu pour la vitesse	150 bHP 6,6 tonnes 12 cylindres
1937	COMMER "LN5"	Anglaise		80 b HP essence ou diesel
1937	PRAGA "RN"	Tchèque		70 b HP 2,5 tonnes vitesse Maxi 80 km/h

ANNEE	MARQUE	NATIONALITE	PARTICULARITE REMARQUABLE	(Puissance, capacité)
1938	BEDFORD "WtH	Anglaise	Semi remorque <u>plus profilé</u>	72 b HP 3,1 tonnes 6 cylindres
1938	COMMERCE UNIPOWER "PM 466)	Anglaise		85 b HP 5,6 tonnes
1938	GMC	Américaine Canadienne	Camionnette profilée très bon rapport puissance/poids	81 b HP 1,5 à 2 tonnes
1938	WILLYS-OVERLAND 1016/1524 km	Américaine	Cabine conçue comme celle des voitures très très bon rapport puissance /poids	48 b HP 1 à 1,5 tonne
<u>1938</u>	<u>CITROEN</u> (7 TU) "TUB"	Française	Camionnette traction avant porte côté coulissante suspension indépendante à l'avant.	34 b HP 850 kg

ANNEXE 15 : LES LIAISONS ENTRE RESEAUX ET INDUSTRIE EN 1930

1 CAPITAL REPRESENTÉ DANS LES CONSEILS DES RESEAUX (en millions de francs)

	R E S E A U X					ENSEMBLE
	EST	MIDI	NORD	P.O.	P.L.M.	
BANQUES	1.646,3	1.504,3	2.958,5	2.575	2.901,6	6.326,2
ASSURANCES	187,8	175	167	91	229,8	320,8
MINES (HOUILLE)	252,5	236	785,1	557,5	92,5	1.281,1
MINES (METALLIQUES)	470,1	422,9	251	332,5	928,5	1.242,9
METALLURGIE	709,7	282	590,7	278,5	1.191,9	2.299,5
ELECTRICITE	496,9	0	2.066,9	1.544	1.005,5	3.866,8
PRODUITS CHIMIQUES	385	25	533	830	262,4	947,4
PETROLE (1)	415,1	400	-	240	-	755
TRANSPORTS	468	435,5	911,6	197,8	1.360,7	2.605,2
PORTS	42,7	200	200	245	228,1	280,6
COMMERCE	141,9	32,5	0	03	32,5	142,2
DIVERS	123,3	52,6	663,6	465	117,6	1.064,3
TOTAL	5.009,3	3.615,8	9.128,4	6.660,6	10.188,2	21.092,2
POUR UN CAPITAL DE RESEAU DE	292	125	210	300	400	1.327

(1) non compris les consommateurs de pétrole

DE CEUX REPRESENTANT UNE BRANCHE D'INDUSTRIE

BRANCHES D'INDUSTRIE	RESEAUX					ENSEMBLE
	EST	MIDI	NORD	P.O.	P.L.M.	
	%	%	%	%	%	%
Banques	52	57	30	50	70	53
Assurances	40	42	28	37	38	37
Mines (houille)	16	11	23	31	33	24
Mines (métalliques)	16	21	28	18	29	23
Metallurgie	56	28	24	34	09	37
Electricité	36	0	23	55	50	34
Produits chimiques	24	44	45	12	29	19
Pétrole	4	7	4	6	4	5
Transports	52	35	27	37	37	33
Ports, canaux	62	7	4	36	29	20
Commerce	8	7	0	6	4	5
Divers	48	35	23	31	37	31

CONCLUSION

La recherche que nous avons menée permet d'apporter sinon des réponses, du moins des indications sur un certain nombre d'interrogations.

Celles-ci concernent tant notre objet, l'intervention de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises, que des problèmes plus vastes relevant de la stratégie des groupes capitalistes dominants, les crises et fluctuations cycliques de l'économie, ou encore la nature du processus de redéploiement industriel.

Il nous apparaît que l'analyse d'un objet marqué par une grande spécificité conduit non pas à une problématique étreinte, mais, résolument à devoir traiter des phénomènes déterminants avec un éclairage qui nous a semblé enrichissant.

✦ LE SPECIFIQUE - LE GENERAL ET LA DIMENSION HISTORIQUE

Partant d'un cadre qui peut sembler technique et bien restreint à première vue, nous avons dû sans cesse nous replonger dans l'analyse de l'imbrication du spécifique et du général, du dominant et du dominé, du déterminant et du déterminé.

L'aspect historique de notre recherche peut seul permettre d'accéder, nous semble-t-il, à la perception claire de ce qui constitue pour nous la trame causale en dernière instance, à savoir l'économique.

Or c'est bien cette dimension historique qui nous a tout d'abord inspiré puis dirigé.

Au point de départ, toute recherche repose sur une intention. En général celà doit avoir une forme ambiguë, à la fois précise, orientée par quelque fil théorique ou quelque constat empirique, et vague. L'intention première reflète la certitude intime, mais imprécise, que se cache derrière un objet quelque mystérieux progrès théorique à faire, quelque découverte, ou quelque synthèse oubliée par la production scientifique antérieure.

Il est bien rare que lorsque se précise cet objet et l'intention de recherche, nous nous interroguions en profondeur sur les conditions de production de ce qui anime le chercheur. Pourquoi donc tel ou tel objet paraît-il comme devant être étudié ; comment, s'agissant d'analyse historique se détermine la période d'étude etc...

On peut sans doute répondre à tout celà, mais plus qu'une réponse, il faut, croyons-nous, qu'une prise de conscience s'opère, et qu'une distanciation se fasse. L'analyse historique comporte sans cesse le risque de l'analogie et de l'anachronisme.

DE LA DIFFICULTE DE L'ETUDE HISTORIQUE

Il est vrai que le mouvement est ce mode d'existence de la matière, et ce mouvement affecte en premier lieu les formes d'existence sociale. Rien ne nous semble plus délicat, plus relatif que la connaissance des formes et de l'enchaînement des formes d'existence sociale. En tant que base déterminante de l'histoire de la société, les rapports économiques, constituent à l'évidence ce qui doit attirer au premier chef notre recherche. Cependant, en tant que production, cette recherche, et nous même en tant que son agent, nous sommes, elle et nous, très largement déterminés, on dira influencés par ce qui constitue justement la base économique qui nous est contemporaine.

Il est clair que nous ne pouvons pas penser notre objet de recherche sans y projeter, sans en avoir conscience, une partie au moins de notre réalité. Comment voyez vous en 1977 une péniche, un camion, un chemin de fer, et partant comment fonctionne le système d'imagination qui, partant de compte rendus, de textes, de photos, de films (nous avons ici un outil nouveau, enrichissant, mais toujours trompeur) vous restitue un modèle de la réalité d'il y a un siècle. Quelle est la quantité de projections de la base matérielle contemporaine sur notre analyse de celle d'il y a un siècle. Il est en effet facile de confondre, à un siècle d'intervalle, la logique que nous vivons avec celle que nous voudrions découvrir.

Au niveau phénoménologique, nous dirions de la macro-histoire, il est toujours possible de limiter les abus de la projection, mais au niveau de phénomènes, de processus restreints, spécifiques, comment se défaire de l'idée forgée dans la pratique que nous vivons ici et maintenant.

Qui peut avoir une vision précise, hors l'avoir vécu, de ce qu'était Paris en 1830, alors qu'il formait une agglomération d'une surface quinze fois moindre qu'en 1960. Les notions mêmes de progrès, de rupture, ou d'évolution historique sont aussi inadéquates à décrire le procès historique que la juxtaposition de deux photographies prises en l'espace d'un siècle au même point.

Une monographie que nous avons réalisée en 1973 sur la Rénovation Urbaine en Seine St-Denis et reprise dans notre mémoire : "Le développement du secteur Paris Nord-Est", nous a montré la difficulté qu'il y avait à saisir convenablement le chemin parcouru en cent ans, en cinquante ans et même en vingt ou trente ans. Les statistiques ne produisent pas l'image, ne permettent pas d'envisager le passé dans sa complexité que seule permet de saisir le vécu. Mais le vécu est lui aussi trompeur. Il masque bien souvent l'essentiel du processus.

Au plan théorique, toute forme contemporaine doit être suspectée d'impérialisme sur les formes anciennes. Ce fut d'ailleurs, en économie, le grand défaut de nombre d'auteurs, que de prendre les formes

visibles comme éternelles. L'économie politique vulgaire repose d'ailleurs sur cette non-historicité, renforcée au besoin d'un idéalisme parfois apologétique.

Cette constatation nous vient non seulement d'une réflexion théorique que nous n'avons guère le mérite de développer, mais surtout de l'expérience que nous avons vécue dans cette recherche.

Et puis il y a cette tentation historiciste de trouver, de découvrir dans le passé l'explication indiscutable du présent, et qui sait cette permanence qui justifie ou explique tout, comme explique tout le "Mal Français".

Entre l'image caricaturale du piège et sa réalité, il n'y a peut-être qu'une clause de style, le voile du langage. Le mur qui enferme la recherche historique à vocation théorique, (mais pas uniquement) n'est peut-être qu'un miroir.

Cecidit cette dimension difficile que constitue l'analyse historique, est, nous le répétons essentielle. Mais il faut savoir que nous ne pouvons, en l'espèce, éviter de devoir sous-entendre en permanence "tout se passe comme si", au seuil de chaque analyse, tant il est vrai que la recherche historique ne permet guère de dire, "et si ça s'était passé ou se passe autrement". Il est curieux de voir qu'on passe en général dans cette hypothèse de l'histoire à la fiction, alors que, fondamentalement toute question scientifique, toute analyse devrait pouvoir supporter l'épreuve de son contraire, sinon de son "autrement".

Ainsi lorsque nous disons que l'intervention financière de l'Etat en matière de chemins de fer, suit la même loi que l'ensemble des dépenses liées à la participation de l'Etat au processus de dévalorisation du capital, et que cette loi conforte notre analyse du rôle de l'appareil d'Etat et de sa nature, en même temps que cela éclaire la vanité du terme de révolution KEYNESIENNE, n'importe qui peut prétendre au hasard, ou encore à l'excès de domination théorique sur la réalité. Ne conteste-t-on pas, d'ailleurs l'analyse marxiste au nom du réalisme, en l'accusant d'avoir une conception idéaliste de l'histoire, et au nom du spiritualisme pour la taxer de "bassement" (sic) matérialiste. (Ce qui n'empêche guère celui qui parle Hic et NUNC en ces termes d'être effectivement confronté à la matérialité du monde).

Cependant, la perception des déterminants historiques, et des éléments dominants, peut conduire également à tronquer l'analyse. Pourquoi donc parler du spécifique quand une généralité s'impose à tout. Pourquoi donc faire de la psychologie si l'économique est déterminant en dernière instance. C'est ainsi là, la caricature de l'écueil car l'omission première peut-être, saisissant quelque phénomène matériel majeur, d'oublier que le monde est non seulement en mouvement; mais que ses éléments vivent entre eux des rapports dialectiques,

Il est si facile, ou si tentant, d'omettre toute autre détermination dans le cours de l'histoire, que celle qui paraît avoir la vertu d'intervenir en dernière instance.

L'idée de système fait en effet son chemin. S'il est vrai que l'urbanisme est la projection de la société sur le sol, ça n'est pas que celà, et la société n'est pas qu'économique. ENGELS s'est expliqué longuement là-dessus, mais c'est sans doute une seconde erreur facile que de traiter un objet en niant sa spécificité au nom de la généralité. Et c'est bien une tentation que nous avons eue, notamment à l'occasion de l'analyse des mécanismes cycliques.

Notre objet nous a donc conduit non point à un repli, mais à un élargissement parfois dangereux de notre approche. Mais elle ne pouvait pas emprunter d'autre voie ! Qu'aurait signifié ou apporté l'analyse microscopique ?

Peut-être la matière première d'un cours dont le caractère encyclopédique et myope eut été la seule qualité requise. Or nous n'avions en la matière aucune vocation.

L'ECLAIRAGE

Non, la spécificité de notre objet nous paraissait avoir à la fois une justification théorique a priori, et pouvait avoir une justification pratique : nous portions dans notre mémoire le souvenir d'un Etat qui intervint souvent dans ce secteur si intéressant historiquement. En réalité nous avons découvert que cette intervention n'avait pas ce carac-

tère permanent, nous dirions techniquement permanent. De fait, même l'importance croissante du transport dans la circulation marchande, n'avait pas imposé à l'Etat d'intervenir dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises, si ce n'est pour détruire la féodalité. C'est dans le cadre d'un procès d'accumulation que celui-ci intervint jusqu'à ce que se manifeste une crise profonde pour prendre alors une forme nouvelle dont nous avons montré qu'elle est en partie trompeuse, fictive.

En fait le capital s'est plutôt protégé devant la contradiction majeure d'être concurrencé dans sa forme la plus achevée par sa forme la plus archaïque (compagnies contre artisans transporteurs) qu'il n'a mis en place une coordination modale, qui eut socialisé le procès de circulation et mis en cause le développement des branches de pointe.

De tels éléments éclairent par conséquent d'un jour nouveau les limites des monopoles en régime capitaliste et en un sens la nature de certaines nationalisations. Ils éclairent également la nature des failles que dissimule un dispositif qui semble constituer un pas vers une économie plus planifiée. La simultanéité des mesures des années 1930 prises en matière de transport et des propos et politiques développés pendant la même période en France est troublante. La "fin du libéralisme" annoncée par DETOEUF en 1936 à X crise a-t-elle elle aussi ce caractère fictif ? Ceci pose également le problème de l'analyse des programmes de nationalisation et des nationalisations effectives du Front Populaire et de la Libération. Qu'est-ce qui participe à un processus intériorisé et d'un processus de rupture ?

Au-delà, notre analyse nous pousse à nous interroger sur le présent ou la période la plus récente, non seulement à propos du même objet (qui, ceci dit, nous semble mériter l'intérêt) qu'à propos d'autres objets. Au fond deux pistes l'offrent à nous autour de deux thèmes principaux :

- le thème de "La crise de branche"
- et celui des transports de marchandises.

Mais un pôle d'intérêt est toujours présent, il s'agit de l'Etat.

CRISE BRANCHE-ETAT-REGULATION

Ces deux pistes mériteraient sans doute d'être poursuivies avec un souci théorique renforcé et/ou sur la base d'une analyse historique portant sur les vingt ou trente dernières années.

Mais une autre peut apparaître : il s'agit finalement du thème de la crise et de l'expression dans ces périodes de propositions et de la réalisation de politiques économiques (qu'elles fussent régulatrices ou de transition). Interrogation difficile, mais combien passionnante! car comment revenir mieux à l'actualité.

Il est évident que nous revenons ici directement au thème de la résolution partielle ou totale des crises et contradictions par la régulation opérée par l'Etat.

Et c'est là le thème obsédant tant théoriquement que du point de vue de l'utopie. Il s'agit là, pratiquement, du thème de la reproduction sociale et de la discontinuité au sein d'une formation sociale, de l'invariance et du changement. Dans quelle mesure en effet est-il possible de réguler les crises et les contradictions au point d'assurer sans cesse l'invariance de la base d'un système économique ? Autrement dit, où s'arrête la "martingale" qu'opère l'appareil d'Etat pour lutter contre les crises du capitalisme. Il y a bien là un problème fondamental pratiquement et théoriquement.

L'élargissement phénoménal de la sphère marchande et de la division internationale du travail depuis un siècle fait écho aux interventions de plus en plus massives des états dans l'économie, qu'on décrit parfois comme l'aboutissement du capitalisme monopoliste d'Etat, et c'est bien là, en un sens le problème. L'économie politique de l'espace montre assez bien que malgré une intervention massive de l'Etat dans l'aménagement des villes et des campagnes, il se déroule sur ce champ un formidable enjeu en termes de pouvoirs, d'accumulation, de fragmentation, de division et de concentration qui produit encore, sans cesse, des îlots de profit garanti au capital. Il faudrait reprendre ici les contributions multiples des théoriciens en la matière pour indiquer concrètement la portée et la limite de cette économie politique, mais ce qui est clair, c'est que la limite que constitue la socialisation progressive de l'économie provoque en retour un élargis-

sement croissant de la sphère marchande, dont le processus est patent.

Le débordement, le redéploiement, le recyclage caractérisent la réponse active à la crise quand la "socialisation" en constitue la réponse nécessaire, passive.

En fait, ces remarques conduisent logiquement à évoquer, au-delà de la théorie de la crise et de sa régulation, la question même de l'évolution des formations sociales et plus précisément de celle qui nous est contemporaine. L'analyse historique nous permet-elle en définitive de faire des prospectives scientifiques ? ou s'agit-il d'un jeu de hasard ou de la pseudo scientificité d'une méthode DELPHI ?

Toute conclusion peut, en matière d'analyse historique se borner à expliquer, et synthétiser cette explication.

Si nous disons que la dévalorisation du capital investi dans les chemins de fer permet à d'autres branches de prendre leur essor, nous portons là un constat sommaire mais peu contestable. Mais que pouvons-nous dire "au-delà". Cette forme d'intervention est-elle invariablement nécessaire à chaque fois qu'une branche importante, et dominante, rencontre les mêmes contradictions, et jusqu'où est-il possible d'aller sans remettre en cause le mode de production capitaliste lui-même ?

La notion même de crise et celle de redéploiement nous amènent à prendre des précautions. La régulation des contradictions, (et notamment de celles qui sont liées à la baisse tendancielle du taux de profit) conduisent l'Etat à employer des moyens d'intervention extrêmement variables pour pallier ces contradictions, les supprimer ou simplement les contourner. Le caractère continu de l'intervention de l'Etat en faveur des chemins de fer (lié à sa nature) ne constituait-il pas une détermination à intervenir finalement en 1937 aussi directement et à prendre des mesures de protection dont l'inspiration est à rapprocher des mesures prises avant la révolution française !

Il est somme toute assez délicat de proclamer que toute autre solution, conforme à la reproduction des rapports sociaux et à la survie du capitalisme, était impossible, et c'est là probablement qu'intervient à la fois l'aspect politique du rapport de classes, le poids du passé institutionnel (guerre de 14-18) et de l'environnement international.

Ce qui est surtout frappant dans notre analyse c'est, sans nul doute, l'aspect partiel de la régulation opérée. Est-ce là volontaire ou fortuit ? peut-on considérer que les mesures de coordination furent des concessions accordées aux compagnies qu'on ne pouvait dès lors pas refuser à la Société Nationale ? Peut-on accepter l'hypothèse d'un lancement implicite du transport pour compte propre ?

Tout ceci est difficile à trancher, même historiquement et

objectivement compte tenu de l'existence de la rupture de la seconde guerre mondiale. Mais en définitive ce sont là les doutes les plus profonds que nous ayions à la lecture de cette période historique couronnée en définitive par la conception d'un Arsenal Juridique dont nous gardons à peu près de nos jours toutes les bases.

Vu, le Président

M. WICKHAM

Vu, les suffragants,

MM. HANAPPE

KEBABDJIAN

Vu et permis d'imprimer,

Le Président de l'Université Paris-Dauphine.