

S.A.E.I.
MISSION DE LA RECHERCHE
A.T.P.
SOCIO-ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT REGIONAL ?

ÉTUDE DE DYNAMIQUE SOCIO-ÉCONOMIQUE

LA PROBLÉMATIQUE DES EFFETS D'UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS
EN MATIÈRE DE TRANSPORTS
SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL D'UNE RÉGION

Recherche effectuée

par le Groupe de Recherche du C.E.R.P.A.A.C.

sous la direction de M. Jacques PEYREGA

Professeur à la Faculté des Sciences Economiques

de l'Université de BORDEAUX I

avec M^{lle} Betty BRUDNO,

M. Alphonse K. CHAFFA, M. Denis RECOQUILLON,
collaborateurs principaux

Service d	CDAT	omiques
DC	4685	↓
Réf. n°		

C. E. R. P. A. A. C.

**CENTRE d'ÉTUDES et de RECHERCHES sur la PLANIFICATION
et l'ANALYSE des ACTIVITES COLLECTIVES**

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES

UNIVERSITE DE BORDEAUX I

Domaine Universitaire - Avenue Léon Duguit - 33604 PESSAC Porte E. 224 - Tél. 80.61.50. poste 367.

1977

PUBLICATIONS D'ÉTUDES ET DE RECHERCHES SOCIO-ÉCONOMIQUES

A.C.E.D.E.S.

Résidence Compostelle H 3 - 33600 PESSAC

ACTION THEMATIQUE PROGRAMMEE
SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT REGIONAL ?

ETUDE DE DYNAMIQUE SOCIO-ECONOMIQUE
SUR LA PROBLEMATIQUE DES EFFETS D'UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS
EN MATIERE DE TRANSPORTS
SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIALE D'UNE REGION

RECHERCHE EFFECTUEE

*sous la direction de M. Jacques PEYREGA
Professeur de Sciences Economiques
avec la participation à l'élaboration et la rédaction
de Melle Betty BRUDNO, MM. Alphonse Kolawolé CHAFFA,
Jacques DELPEY, Mohamed Yassim FERFERA, Bernard MONTEL,
Jacques PEYREGA, Denis RECOQUILLON, Nagib Karim TABTI,
Philippe TIZON, Michel ZERBATO.*

Commencée en Février 1974

Achevée le 4 Avril 1976

Réalisée par l' A.C.E.D.E.S.

Association des Cercles d'Etudes
du Développement Economique et Social

Résidence Compostelle H.3. - Rez-de-Sol
Route de Bayonne 33.600 PESSAC
Tél (56) 80.74.75

avec l'Equipe de Recherches
Socio-Economie de l'Equipement et des
Transports du CERPAAC.
(Centre d'Etudes de Recherches
sur la PLANIFICATION
et l'Analyse des Activités Collectives)

S.A.E.I.

Mission de la Recherche

Numéro du marché:

74.00.029.00.225.75.01

INTRODUCTION

LE RÔLE DES TRANSPORTS ET LES NOTIONS DE TRANSPORT ET DE SYSTÈME DE TRANSPORT

- I.- La recherche de la corrélation entre investissement de transport et développement économique et social d'une région nécessite l'étude préalable des rapports socio-économiques et des instances économique-politiques
- II.- a) Le "transport" est une industrie qui fait partie du processus de production: Le Transport implique un "rapport social de production" spécifique et extensif
b) Le "Système de transport" est un élément du système socio-économique et comporte les mêmes niveaux de structure que la formation économique et sociale d'ensemble
- III.- Le développement de la présente recherche conduit d'abord à analyser la place de l'activité de transport dans le mode de production capitaliste, comme instrument de réduction du temps et de restructuration de l'espace; ce qui aboutit à poser de façon dialectique et socio-économique le problème de la dynamique sociale impliquée par le développement du système de transport

I.-

Le rôle que jouent les transports dans le processus de croissance et de développement économique et social, particulièrement dans le cadre d'une région, constitue un problème majeur pour la prise de décision et la planification concernant les investissements d'infrastructure en vue de l'amélioration des moyens de transport. Economistes et hommes politiques, responsables administratifs et entrepreneurs privés, tous essaient de supputer quels effets peuvent être espérés d'un programme d'équipement, quelles répercussions immédiates ou lointaines sont susceptibles d'en résulter pour le développement régional. Effets multiplicateurs, retombées économiques, effets d'entraînement, effets structurants, combien de notions évocatrices de mécanismes quasi-automatiques de propagation des accroissements d'investissement ne sont-elles pas invoquées à l'appui des projets, des études, des décisions! Et, si le rappel de la fameuse boule de neige ne fait plus assez sérieux, la théorie de l'expansion de la base ou celle des pôles de développement, les modèles économétriques ou les approches sémiologiques, les études de comportement ou les enquêtes statistiques fourniront l'appareil scientifique alimentant les discussions et inspirant les recherches - sans aboutir à des démonstrations théoriques plus satisfaisantes ni à des observations empiriques probantes - Car elles reposent sur des conceptions de courte période transposées dans la longue période.

La plupart de ces méthodes s'inspirent en effet du principe du multiplicateur dit d'investissement, déjà tellement incertain et contestable à court terme dans ses fondements logiques aussi bien que dans son interprétation et dans son utilisation pratique (1); elles utilisent des modèles keynésiens de croissance qui ne peuvent que décrire l'évolution des principaux

éléments du produit national d'une année sur l'autre, au prix d'innombrables hypothèses restrictives et irréelles qui leur enlèvent toute valeur pour la prospective, - dès lors surtout qu'il s'agit de prévoir des transformations de structure et d'évaluer les investissements qui pourront affluer dans une zone délimitée au cours des années ou des décennies à venir. De même les études s'appuyant sur le calcul économique ne peuvent intégrer ce qui fait l'essentiel des décisions d'investissement: s'efforçant de comptabiliser les avantages, comparés aux coûts, que peuvent procurer les nouveaux modes de transport, même en y intégrant les économies externes et les facteurs non monétaires, et en multipliant les critères pour cerner tous les éléments de décision, ces méthodes négligent ou simplifient indûment les aspects incertains, aléatoires ou futurs qui doivent entrer dans les prévisions et qui influent sur le choix des agents économiques et des autorités publiques; mais surtout les décisions d'investissement en question s'intègrent nécessairement dans la stratégie des grandes entreprises et dans la politique des collectivités publiques, de telle sorte que des rapports de dominance/dépendance prennent une importance primordiale dans les processus de décision et de développement. Plus que les "prix", ce qui joue un rôle prépondérant dans la compétition et dans l'évolution, c'est le "pouvoir", économique, social, politique ainsi exercé, avec toutes ses implications sur les comportements, les situations et les activités, sur les prix, les profits et les revenus. Les conditions mêmes du "marché", et de son évolution, sont prédéterminées par l'action puissante exercée par les entreprises monopolistes conjointement avec l'intervention de l'Etat. Les éléments déterminants des décisions d'équipement, de financement public et d'investissement privé se trouvent ainsi à l'avance enrobés et orientés dans une politique complexe et à long terme, visant à perpétuer la croissance et à conserver la maîtrise, grâce à l'expansion nationale et internationale et à l'aménagement du territoire régional. Cette stratégie hégémonique qui caractérise le fonctionnement et le développement du système capitaliste contemporain doit être analysée si l'on veut comprendre la tactique de l'expansion capitaliste à partir du développement de l'équipement de transport.

Dans cette ligne de réflexion, on en vient à se poser des questions fondamentales sur la relation que l'on peut établir

entre un investissement public dans les transports et les effets qui peuvent en être attendus sur les investissements privés et l'ensemble des activités économiques. Et l'on est amené à prendre conscience non plus seulement de l'incertitude des méthodes de mesure mais de l'inexactitude des principes mêmes de l'analyse des "effets structurants". Leur déterminisme simpliste postule en effet des relations et des régularités que rien ne permet d'admettre: car ce qui importe d'abord et par dessus tout, c'est "le cadre" dans lequel ces mécanismes d'incitation, d'impulsion, de multiplication, de propagation et de développement sont censés devoir se produire, se répéter; l'étude de la structure économique, sociale, politique de la région et de la nation considérées constitue un préalable indispensable. Tout dépend en effet de la nature, et de la puissance, des objectifs et des moyens des entreprises susceptibles de s'intéresser au programme d'équipement envisagé. On s'aperçoit alors qu'il ne suffit pas de disposer de renseignements plus nombreux et plus denses sur une zone donnée, ni d'élaborer des modèles plus complexes formulant des relations multiples entre un plus grand nombre de variables, ni même de procéder à une approche sémiologique des conditions dans lesquelles se réalisent de tels développements localisés, en multipliant les enquêtes, les interviews, les études de motivation (2). C'est une analyse socio-économique approfondie et convenablement structurée qui s'avère le préliminaire indispensable pour saisir la dynamique du système économique et social au niveau de la région (replacée dans son contexte national et international). Et, par là, c'est l'ensemble des problèmes de structure, non seulement économiques mais sociaux et politiques, et aussi bien psychologiques et idéologiques, que soulève une étude des effets éventuels d'un programme d'équipement sur le développement d'une région. L'approche socio-économique prend ainsi tout son sens et sa profondeur dans l'articulation entre les transports et le mode de production capitaliste dans l'ensemble d'une formation économique et sociale.

La corrélation qu'il s'agit de rechercher entre la réalisation d'un investissement d'infrastructure dans les transports et l'accroissement de l'activité économique, la transformation de la vie sociale, la restructuration socio-économique d'une région, ne saurait donc être ramenée à une simple évalua-

tion (à sens unique) des "effets" d'une dépense d'équipement sur les flux de la production et des revenus: car pour pouvoir observer les répercussions que peut avoir un programme de développement des transports, il faudrait d'abord avoir analysé la dynamique du "développement" régional et la place des transports dans un tel processus. Une relation dialectique apparaît ainsi, - qui suppose des actions et des rétro-actions, des contradictions et des efforts pour les surmonter -, et qui passe par les instances socio-économiques et socio-politiques. Ceci conduit à mettre en évidence l'influence que les groupes sociaux dominants sur le plan régional ou sur le plan national (ou international) peuvent exercer dans le déclenchement et dans le déroulement d'un tel procès de développement, car l'ampleur et les modalités de la transformation et de l'expansion de la production et des échanges dépendent des formes et des modes d'action qui caractérisent les rapports sociaux de production; la position et la puissance relatives dans l'Economie et dans la Société des diverses classes et catégories socio-économiques, leur conception de leurs intérêts, leurs moyens d'atteindre leurs objectifs, leurs procédés de pression dans la confrontation, tous ces aspects de rapports socio-économiques concrets jouent un rôle déterminant dans la dynamique qui est mise en action par un programme d'équipement de transport, et ce au niveau du mode de production comme à celui de l'Etat et de la Société tout entière.

A vrai dire, s'engageant sur cette voie en ce qui concerne l'analyse des répercussions des investissements d'équipement dans les transports, on ne trouve guère de prédécesseurs. L'analyse globale des corrélations entre le développement du système de transport et le développement du système socio-économique, notamment au niveau local ou régional, n'a guère été faite, semble-t-il de façon satisfaisante, jusqu'à présent (3). On ne peut se référer qu'aux travaux sur des sujets proches de M. CASTELLIS sur la question urbaine, et particulièrement sur la ville de Dunkerque (4), et de MM. CHAPOUTOT et GAGNEUR sur les caractères économiques des transports urbains, avec application au cas de Grenoble (5). Ainsi est-on conduit, comme ces derniers auteurs, à poser d'abord toute la problématique de la production des transports par rapport aux conditions de la production capitaliste dans

son ensemble. Il s'agit alors de replacer les conséquences possibles de l'activité de transport dans le cadre des rapports sociaux qui caractérisent et déterminent le mode de production capitaliste et qui marquent finalement l'ensemble de la formation économique de la Société, à un moment donné (spécialement en ce qui concerne le rôle de l'Etat, des diverses collectivités publiques). La seule analyse approfondie de ces relations structurelles fondamentales et des conditions de fonctionnement et de développement essentielles du Capitalisme qui mette en pleine lumière le caractère particulier des phénomènes de circulation, et le rôle spécifique des transports et communications, est celle qu'a esquissée Karl MARX. Quelques articles récents sur "la place des transports dans l'Economie capitaliste", de M. A. JUILLET (6) et de Mme O. HANAPPE (7) ont montré toute la richesse et toutes les possibilités qu'offre une telle approche pour l'étude des problèmes économiques des transports dans leur relation avec les problèmes de l'expansion capitaliste. Aussi faudra-t-il partir de la problématique du Transport telle qu'elle a été intégrée par MARX dans ses divers travaux (8) et notamment dans son étude de la circulation du Capital (9).

II.-

Cette façon de poser le problème soulève de suite une question liminaire qui n'est pas tant de définition que de conception: qu'est-ce donc que le transport ? Qu'est-ce qu'un système de transport ? La question peut sembler vaine ou purement épistémologique; mais justement, s'agissant de reprendre les bases mêmes d'une analyse scientifique qui n'a conduit qu'à des impasses, faute de conception scientifiquement fondée, il faut bien définir l'objet même de la recherche. Car la notion étroite et techno-économique des transports, perçus confusément comme un "service destiné à relier les centres de production et de population les uns aux autres ou avec les centres de consommation" reste la base qui donne leur caractère superficiel aux études habituelles, considérant que l'objectif unique, la caractéristique simple des transports est d'assurer un trafic aux coûts les plus réduits (10). Il n'est pas étonnant dans ces conditions que la notion de système de transport ne soit pas définie, ne paraisse même pas pouvoir être identifiée - malgré l'usage constant qui en est fait, d'une façon à vrai dire qui

relève d'un matérialisme géographique et technologique des plus simplistes.

Pourtant la Commission "Transport" ne met-elle pas l'accent sur la complexité de cette notion lorsqu'elle voit dans le transport "un service qui ne peut s'organiser qu'en fonction des systèmes géographiques, économiques et sociaux qu'il permet de mettre en relation"? Car en réfléchissant bien aux conditions de cette adaptation des transports aux besoins exprimés à travers divers "systèmes", on voit se dessiner cette interaction réciproque entre l'organisation des transports et l'organisation économique et sociale qui doit conduire à une analyse vraiment dialectique et dynamique. Ainsi s'élargit progressivement la vision que l'on peut avoir du transport jusqu'à comprendre la raison de sa place essentielle dans le système capitaliste.

Et d'abord, au point de départ même, une première précision s'impose: le transport est-il un "service" ou une "industrie"? Sans doute peut-il sembler que ce n'est là qu'une querelle de mots. Mais cette question^{de} terminologie est essentielle pour le genre d'analyse qu'il s'agit de mener. Non seulement, en ne considérant les transports que comme un service satisfaisant le besoin des hommes de se déplacer ou de déplacer des biens, on s'enferme dans une vision mécaniste du rôle des transports; mais surtout, en privilégiant le service rendu à une personne, on néglige le rôle productif des transports, comme partie du processus de production, contribuant donc à la création de valeur, dans la mesure où ils permettent à une marchandise d'acquérir une nouvelle valeur d'usage, et donc de transformer sa valeur d'échange, en atteignant son marché final⁽¹¹⁾. Les transports sont donc fondamentalement une activité productive; "le transport sur le marché appartient au procès de production", même s'il assure la circulation des marchandises (et du Capital lui même) dans l'espace et dans le temps. Et c'est pourquoi cette activité, cette production doit être qualifiée d'industrie, au sens précis de ce terme dans la langue française contemporaine. C'est une activité productive, car dans cette industrie comme dans les autres " la relation entre travail productif et capital est exactement la même que dans les autres sphères de la production matérielle"⁽¹²⁾

Cependant c'est une industrie spécifique par rapport aux autres formes de la production, en ce qu'elle ne produit pas un nouveau produit matériel, une marchandise matériellement distincte: c'est le mouvement spatial qui constitue précisément le produit de ce procès de production: "ce que vend l'industrie des transports c'est le transfert en lui-même. L'effet utile produit est lié indissolublement au procès de transport, c'est à dire au procès de production de l'industrie des transports". (13)

Il résulte de cette analyse que les transports constituent une sphère différente, spécifique, dans l'ensemble de la production des marchandises (à côté de l'agriculture, des industries extractives et des industries manufacturières) (14). Et cette spécificité contribue à expliquer pourquoi le Transport occupe une place aussi importante dans le mode de production capitaliste et joue un rôle aussi dynamique dans son expansion. C'est d'abord en effet que ce transfert sur un marché de marchandises, qui vont ainsi y trouver et y réaliser toute leur valeur, cette forme d'activité productive concerne toutes les autres formes de la production capitaliste, elle s'applique à n'importe quel objet. Plus précisément même, aucun de ces objets de la production n'est vraiment une marchandise avant que le transport ne l'ait acheminé sur son marché: c'est le transport qui parachève le procès de production en conférant à n'importe quel objet de travail, à n'importe quel produit la qualité de marchandise. Il n'est pas jusqu'à la force de travail elle-même qui ne subisse cette nécessité du transport pour sa valorisation en tant que marchandise, car un transport du domicile au lieu de travail doit être effectué pour que la force de travail puisse être utilisée, au même titre que l'acheminement de matières premières est indispensable au fonctionnement de l'appareil de production (15). C'est là ce qui différencie le transport de toute autre forme de production, et lui donne un rôle central, omniprésent, universel dans toute la production, dans toute forme d'activité économique et sociale même... Mais c'est aussi ce qui fait du transport l'élément crucial de la dialectique du fonctionnement contradictoire du mode de production capitaliste, et l'élément moteur de la dynamique d'un système perpétuellement obligé à l'expansion. Car, d'une part,

à la différence des modes de production qui l'ont précédé, le capitalisme est avant tout, fondamentalement (et à la limite uniquement) une économie de marché: tout y est produit, et reproduit en cycles ininterrompus, en vue de la vente sur un marché; l'économie fermée, "l'autoconsommation", n'y jouent aucun rôle - si ce n'est aux limites extérieures du système, que l'on s'efforce toujours de reculer -. Autrement dit aucune production, aucune consommation, aucune vie ne sont possibles sans transport dans la Société Capitaliste. En outre, d'autre part, ce système ne parvient, depuis ses origines, à fonctionner et à durer qu'en s'étendant sans cesse, qu'en développant son emprise, son hégémonie, sur de nouveaux secteurs de l'Economie, sur de nouvelles régions du Monde. L'accumulation du capital doit constamment s'amplifier et se poursuivre dans de nouveaux domaines, pour que le système trouve un équilibre provisoire, dans une croissance sans cesse recommencée au travers des récessions et des crises périodiques... Le développement des transports fait partie intégrante des instruments de l'accumulation du Capital à l'échelle mondiale ⁽¹⁶⁾. Sa logique est donc un élément de la logique de l'expansion capitaliste.

Mais si l'on place ainsi le Transport au coeur même des contradictions et des expansions du Capitalisme, on s'aperçoit qu'il n'est plus question de se borner à décrire les modes et à évaluer les coûts d'une certaine technologie ("les transports"), il s'agit de montrer comment une certaine forme d'activité économique et sociale ("le Transport") met en présence des groupes socio-économiques poursuivant des objectifs distincts: il constitue un moyen efficient de leur confrontation, en tant qu'instrument, non pas tant d'échange, mais d'un échange inégal, et, bien plus encore, d'une politique de monopole et de domination de "centres" sur des "périphéries".

Le Transport apparaît dans ces conditions comme un "Rapport Social" par excellence. Et ceci dans un sens spécifique et très extensif. En effet il n'est pas seulement le lieu de rapports sociaux entre capitalistes et travailleurs comme n'importe quelle industrie; certes ces rapports (et les conflits dont ils sont l'occasion) sont importants, en raison à fois des particularités du travail dans les transports, et de la généralité des secteurs d'activité concernés. Mais, du fait

même de ces innombrables relations dans tous les domaines de la vie économique et sociale, le Transport noue un lien, à l'occasion du transfert des personnes ou des objets, entre transporteurs et usagers, et au delà même avec tous les échangistes, vendeurs ou acheteurs des marchandises transportées. Dans le contrat de transport souvent s'insèrent des effets de domination et d'exploitation qui visent à la fois à contrôler ce puissant instrument de conquête des marchés, et à drainer les sources de plus-value qu'il recèle, au profit de grandes entreprises monopolistes; mais bien évidemment les efforts pour maîtriser cette industrie s'exercent à sa base même, dans les méthodes d'accumulation et de financement qui permettent de constituer d'aussi onéreux investissements sans en obérer le Capital... Par ailleurs le contrôle de cette activité s'étend à toute la partie de la sphère de la circulation qui lui est directement liée, c'est à dire le stockage et la distribution des marchandises. On voit alors se dessiner ce que peut être le "système de transport".

Et pourtant, dans l'usage de cette terminologie on trouve encore la même tendance générale, très restrictive et descriptive, à ramener le système de transport à une notion géographique et technique désignant la base matérielle d'une économie des transports conçue en fonction du coût: Le système de transport est considéré le plus souvent, en se référant aux géographes ⁽¹⁷⁾, comme "constitué d'une série de réseaux correspondant à chacune des techniques utilisées"; les spécialistes préciseront ⁽¹⁸⁾ qu'il est "l'ensemble constitué par les véhicules, l'infrastructure et les techniques d'exploitation, pour remplir une fonction donnée". Certes une telle optique technicienne et fonctionnelle s'explique par la façon dont sont posés les problèmes, et par l'effort pour leur trouver une solution technique mathématique et d'apparence précise: mais justement comment ne pas voir que les problèmes ainsi posés n'ont que des solutions contingentes et incertaines, et qu'ils sont même, à vrai dire, insolubles. Car comment définir la fonction d'une voie ou d'un moyen, d'un mode ou d'un système de transport, et par conséquent en planifier la réalisation et le fonctionnement, sans définir cette fonction par rapport à l'organisation économique et sociale qui détermine, influence ou même domine directement toute l'organisation technique et économi-

que des transports? Peut-on éviter de chercher comment se détermine fondamentalement le besoin de transport, dans telle Economie et telle Société, dans tel pays et à telle époque? Et ceci ne conduit-il pas à intégrer dans la notion de Système de Transport tout un ensemble complexe d'activités, et de relations économiques et sociales, mises en oeuvre dans des conditions précises dans le cadre d'un mode de production et d'une formation économique de la Société bien spécifiés?

On est ainsi amené - au moins dans un premier temps - à appliquer le concept de "système" - dans son acception en matière économique et sociale - à l'emploi qui en est fait sous la forme de "système de transport" : celui-ci est inconcevable sans y intégrer les différents niveaux de l'analyse d'un système socio-économique d'ensemble. C'est à dire que s'il peut être justifié - encore que souvent dangereux - de privilégier au départ le niveau techno-économique où se situent les définitions précitées, qui ont l'avantage de montrer les caractères particuliers des "Forces productives" qu'il s'agit de mettre en oeuvre, en dessinant même sur le terrain la configuration matérielle que prend ce "système", en ce qui concerne les conditions (géographiques, technologiques en même temps qu'humaines) dans lesquelles doit s'organiser cette production de transport, - il faut de suite passer (et ce d'une façon dialectique) au niveau des "rapports sociaux de production" dont l'interférence avec l'infrastructure est particulièrement étroite dans les transports; et c'est ici qu'on est obligé d'en apercevoir l'extraordinaire complexité, puisque les transports mettent particulièrement en évidence les relations entre catégories de capitalistes, en lutte pour s'approprier et se partager la plus-value créée tout au long du processus de production; cette confrontation acharnée ne se développe pas seulement, par tous les moyens, à l'intérieur d'un procès de production donné, elle s'étend au loin dans l'espace; et, de ce fait même, elle fait intervenir directement l'Etat, à la fois parce qu'il détient les moyens de la puissance publique pour s'approprier ou contrôler l'espace national ou étranger, mais aussi parce qu'il dispose de possibilités financières immenses, qui peuvent échapper aux lois du marché capitaliste. On se rend compte alors que la bataille pour les transports se reporte au niveau "superstruc-

turel", c'est à dire d'une part dans l'appareil de l'Etat (sous toutes ses formes) dont les interventions directes sont ainsi sollicitées et font l'objet de toutes sortes de "pressions", - et de toutes sortes de "discours"; ceux-ci d'autre part au niveau idéologique, tendent à faire prévaloir une certaine image du système de transport désiré, en cherchant à y intéresser la plus grande partie possible du public - usagers ou contribuables - ("progrès", "confort", "vitesse", "service public", "intérêt général", etc...)

Cependant constituer ainsi le système de transport en système socio-économique complet, complexe, mais "autonome", c'est à dire pouvant être distingué, à chaque niveau et dans son ensemble, du système économique et social de la Société Capitaliste dans laquelle il fonctionne dans un pays donné et à une époque donnée, serait une grave erreur; toute l'esquisse qui précède suggère même qu'il serait difficilement concevable d'isoler ainsi, ne fût-ce que pour les besoins d'une analyse partielle et même d'apparence technique, ce qui n'est qu'un "sous-système" à l'intérieur du système capitaliste. Le système de transport n'est que la façon dont se structure l'activité de transport à l'intérieur d'une formation économique et sociale donnée, compte tenu du mode de production dominant. Ceci est très clair en tout cas au stade actuel de l'évolution du capitalisme, marqué par la domination des "monopoles" en liaison avec l'intervention de "l'Etat". Le système de transport à l'intérieur de chaque nation capitaliste (notamment dans les relations avec les "régions") aussi bien qu'à l'échelle mondiale (notamment dans les relations avec les pays du "Tiers-Monde"), est le théâtre et l'enjeu des luttes entre les divers groupes socio-économiques, et principalement peut-être entre les grands groupes économique-financiers (les firmes transnationales) qui ont une position dominante et les bourgeoisies locales ou nationales qui cherchent à échapper sinon à la dépendance du moins à leur propre élimination. A cet égard le développement des transports apparaît comme un moyen de continuer l'indispensable expansion du Capital en s'assurant une sorte de monopole généralisé, qui permet, par le contrôle du système de transport, de maintenir ou retrouver les conditions essentielles de fonctionnement du mode de production fondé sur le Capital privé, et par là de préserver les bases de la Société bourgeoise.

entre l'ensemble de la formation économique et sociale dans une nation, une région, une époque données et son "système de transport", ainsi envisagé comme constituant un élément essentiel du "système capitaliste", apparaissent donc d'innombrables corrélations dialectiques, à tous les niveaux et entre les différentes instances. Bien que ces interférences soient perceptibles, lorsqu'on cherche à les décélérer, bien qu'elles sous-tendent de nombreuses actions, pressions, interventions, et bien qu'elles apparaissent constamment au niveau du discours politico-idéologique, aucune analyse du "système de transport" ainsi conçu ne semble avoir encore été produite. Cet immense travail, progressivement précisé dans toute sa complexité, a été entrepris par la présente équipe de recherche; et, bien qu'il soit encore en chantier, c'est à partir d'une telle conception dialectique du système de transport qu'a été menée la présente étude, de façon à préciser la dynamique socio-économique par laquelle une certaine forme de "développement" économique et social peut se manifester dans une région en corrélation avec un développement du système de transport, au terme d'une restructuration réciproque du transport, du capital et de l'espace.

III.-

Pour mener à bien ce travail, et quoiqu'il se situe nécessairement à un niveau élevé de généralisation et d'abstraction, - ou en raison même du lien à établir entre le concret et l'abstrait -, les recherches ont commencé (et ont continué parallèlement) sur l'exemple de l'évolution des transports en relation avec l'Économie et la Société régionales en Aquitaine. Il s'agit naturellement de recherches très partielles, sinon même partiales, en ce sens qu'elles n'ont pour objet que de faire apparaître dans la pratique ces corrélations que beaucoup pressentent, ou ressentent, entre la révolution des transports et la révolutionnarisation (capitaliste) de l'Économie régionale. Elles s'appuient sur les travaux d'auteurs ou d'organismes spécialisés sur l'Aquitaine ⁽¹⁹⁾, notamment dans la mesure où elle peut être considérée comme une région sous-développée ou attardée dans l'ensemble français ⁽²⁰⁾. Il ne s'agit donc ni de remplacer ni de compléter des travaux exhaustifs, mais simplement d'en extraire quelques éléments d'analyse. C'est dans cet esprit qu'il a semblé utile de faire figurer en préli-

minaire à la présente recherche un essai d'analyse historique sur la corrélation entre développement des transports et développement régional, à la suite de la Révolution des transports, en Aquitaine, du XIX^{ème} au XX^{ème} siècle. On aperçoit à travers cette fresque rapide les premières manifestations de ces relations complexes entre la transformation des transports (l'implantation du réseau ferroviaire, la modification des relations maritimes et coloniales) et la restructuration des activités économiques dans la région, en liaison avec de nouvelles structures sociales et politiques. Ainsi s'amorce, en Aquitaine, une crise générale et profonde dont tous les effets ne seront sensibles que dans la période qui suit la Seconde Guerre Mondiale; et ainsi peut-on mieux comprendre la nature et le sens des efforts actuellement faits pour essayer d'y remédier, qui éclairent la problématique socio-économique que toute la suite de l'étude s'efforce de mettre en évidence.

La corrélation dialectique entre développement des transports et développement capitaliste apparaît d'abord, de façon immédiate, dans l'analyse du procès de production et de circulation dans son ensemble: celle-ci révèle la nécessité particulière de l'activité de transport dans le mode de production capitaliste, en raison d'abord de la nécessité fondamentale de l'extension constante du marché capitaliste: de tous temps il est vrai échange et domination sont véhiculés par le transport, et en constituent la double fonction; mais dans le capitalisme contemporain, c'est à dire au stade actuel de "l'impérialisme" le transport répond à un besoin impérieux de domination, de l'entreprise et du système capitalistes.

On ne peut pourtant rien en déduire quant aux formes concrètes sous lesquelles les transports se manifestent historiquement et s'inscrivent dans l'espace si l'on ne procède pas à une analyse au niveau d'abstraction théorique qu'implique l'interprétation du procès d'ensemble de la reproduction élargie: Les contradictions qui affectent la valorisation du capital rendent indispensable l'accélération du cycle de reproduction, dans la sphère de la production comme dans celle de la circulation; ceci met en évidence le rôle décisif des progrès dans les transports, mais montre aussi l'importance des techniques de crédit et de financement. Selon le mot de K. MARX ⁽²¹⁾ "il orise l'espace au moyen du temps", le transport apparaît à la fois comme un instrument de réduction du temps et de la restructuration de l'espace.

On perçoit mieux alors la spécificité de la place des transports dans l'expansion du Capital, du fait qu'il s'agit d'une industrie très particulière où doivent s'investir des capitaux en masse, alors qu'ils y sont soumis à des exigences spéciales. L'analyse minutieuse des conditions d'accumulation du capital et de sa valorisation dans les transports permet seule de comprendre comment se posent les questions relatives à la fois aux frais de transport et à la réalisation de la plus-value dans les transports; et l'on peut mieux interpréter, par suite les modalités de l'investissement et de la rémunération des capitaux dans ce secteur, c'est à dire les formes du recours au financement public: l'Etat est amené à intervenir, directement ou indirectement, pour éluder les conséquences de l'ampleur du capital fixe et de la baisse du taux de profit dans cette forme d'industrie essentielle pour tout le développement capitaliste de l'Economie.

Si l'on veut cependant saisir, à partir de cette analyse, les rapports entre l'Espace et le Transport, on est amené à préciser comment les transports participent aux contradictions internes, sectorielles et spatiales que rencontre le Capitalisme au cours de son développement: si les transports contribuent à les susciter ou à les aggraver, ils permettent sinon de les surmonter, du moins d'en déplacer l'incidence spatiale (et sectorielle en même temps), du fait même des différences des structures socio-économiques au plan régional par rapport à l'ensemble national. Toute une restructuration de l'espace régional et national s'opère ainsi; elle se manifeste dans la redistribution des forces productives, au sens le plus large, aussi bien que dans le transfert d'une partie du surplus que la région a (ou aurait) pu contribuer à produire. Un déplacement des contradictions du Capital au sein de la formation économique et sociale s'opère, par des procédés spécifiques, au niveau régional. L'action des grandes entreprises monopolistes et celles des collectivités publiques, de l'Etat, s'exerce fortement, de nos jours, le plus souvent conjointement, dans ce sens - tout en soulevant de nouveaux problèmes, tels que l'Etat est amené à mettre au point une politique d'aménagement du territoire essayant de faciliter ces évolutions tout en tentant de remédier à leurs répercussions qui s'avèrent dommageables pour la région, et parfois pour la Nation elle-même.

Le problème reste alors de mieux préciser pour les besoins de notre recherche la problématique d'une analyse socio-économique de la corrélation entre développement du système de transport et développement du système économique et social, au niveau d'une région, en vue de comprendre la dynamique générale du mouvement (et afin de pouvoir l'observer sur le terrain). Ceci exige d'abord une approche dialectique plus pénétrante du mode de production des transports et de leur mode de consommation, de façon à en préciser les conditions de reproduction par rapport au fonctionnement d'ensemble du système capitaliste. Ainsi se dégage la dynamique sociale impliquée non seulement par le développement du système de transport mais par la restructuration sectorielle et spatiale du système socio-économique qui lui est liée, ainsi que par les conditions de reproduction de l'industrie des transports. La problématique ouverte par une telle analyse se précise alors comme une confrontation des groupes socio-économiques autour du vaste "enjeu" que représente la restructuration de l'espace esquissée par un programme d'équipement de transport. En fonction des hypothèses qui sont à la base d'une telle approche, il devient possible de procéder à une recherche de "l'impact" que la mise en oeuvre de ce nouvel équipement peut avoir sur l'Economie et sur la Société, dans le cadre de la région considérée.

Les phases méthodologiques d'une telle recherche socio-économique sur le processus de développement éventuellement déclenché se trouvent ainsi esquissées. L'étude des effets à moyen et long terme des programmes de développement des transports doit d'abord prendre appui sur la dynamique sociale qui se développe autour de l'enjeu, pour discerner comment s'esquisse la restructuration de l'espace socio-économique prévue ou désirée par les protagonistes du projet déclenchant les actions, les réactions et les pressions des groupes capitalistes régionaux et des entreprises monopolistes, et orientant les interventions, les programmes et les incitations de l'Etat et des collectivités publiques, selon une logique orientée fondamentalement vers la perpétuation du mode de production capitaliste, en assurant son expansion et en contre-balançant les effets des contradictions sectorielles et éventuellement des déséquilibres régionaux. Cette recherche peut d'autant

moins se fonder sur la seule étude des possibilités offertes par la région que d'une part toute la stratégie des grandes entreprises monopolistes consiste à prédéterminer les éléments favorables, dans leur stratégie d'investissement, en usant de leur poids pour obtenir des avantages, et que, d'autre part, les flux escomptés pour le développement régional sont principalement exogènes et échappent à l'action des instances locales, privées ou publiques. Aussi faut-il procéder par étapes dans l'étude d'un tel processus du "développement capitaliste" éventuellement déclenché ainsi dans une région déterminée; il faut préciser l'articulation spécifique du système de transport et du système capitaliste qui tend à se réaliser au niveau régional en s'efforçant de dégager l'orientation du système local/régional par rapport au système national/mondial, de façon à discerner quelle sorte d'intégration se trouve préparée et à comprendre le sens dans lequel s'engage la restructuration, sectorielle et spatiale, économique et sociale; c'est ainsi que pourra apparaître à travers les répercussions sur l'Economie, la Population, la Société, la signification finale profonde des transformations déclenchées et du "développement" ainsi opéré.

Ce cheminement de notre recherche explique donc les chapitres successifs de notre exposé.

Préliminaires: Essai d'analyse historique des corrélations entre développement des transports et développement régional:

La révolution des transports en Aquitaine du XVIII^{ème} au XX^{ème} siècle

I.- Transport et expansion capitaliste

Le transport comme condition du procès de production, en raison de la nécessité de l'extension croissante du marché capitaliste.

II.- Transport et rotation du capital

Le transport comme moyen spécifique de valorisation par l'accélération du cycle de rotation du capital

III.- Transport et accumulation du capital

Le transport comme forme d'activité économique nécessitant une accumulation spécifique du capital

IV.- L'espace et le transport

Les transports et la problématique du déplacement des contradictions dans l'espace socio-économique

V.- Système de transport et Système Socio-Economique

La dynamique socio-économique de la corrélation dialectique entre développement des transports et développement économique et social-régional

Conclusion: Vers une dynamique socio-économique pour l'étude des effets à moyen et long terme des programmes de développement des transport.

Références Bibliographiques

de l'INTRODUCTION

- (1) Jacques PEYREGA - Le mécanisme et les conditions de la propagation des "effets secondaires": Le multiplicateur d'investissement
Documents d'Economie Approfondie N° 1 Université de Bordeaux 1976
extrait de: "La Politique des Grands Travaux devant la Théorie Economique - L'effet à court terme des Grands Travaux sur l'Activité Economique Nationale" (Paris-Sirey) (p.p. 58-96)
- (2) Bernard MONTEL - De l'Analyse des "effets structurants" (présentation critique de quelques méthodes et modèles d'évaluation) - Cahiers d'Analyse Socio-Economique Série E.T. N° 17 (Nov.1975)
- (3) Jacques PEYREGA - Equipement et développement - Problématique méthodologique de l'étude et de l'évaluation des effets d'un programme d'équipement - Cahiers d'Analyse Socio-Economique - Série E.T. N° 20 (Juin 1976) (pp 1.-8 à 1.-40)
- (4) Manuel CASTELLS et Francis GODARD - Grandes Entreprises, appareil d'Etat et processus d'urbanisation - Enquête sur la croissance industrielle et urbaine du littoral dunkerquois - Paris 1973 - (E.P.H.E. Centre d'Etude des Mouvements Sociaux) - publié en 1975 sous le titre "Monopolville" - Paris-Mouton 1975
- (5) J.J. CHAPOUTOT et J. GAGNEUR - "Caractères économiques des Transports urbains" (Grenoble, Mars 1972, Université des Sciences Sociales) (p.31 et suiv., citant et développant les passages de MARX indiqués ci-après en (8))
- (6) A. JUILLET - La Place des transports dans l'Economie Capitaliste - La Vie Urbaine N° 3 - 1971 (pp. 169 à 184 - Not. pp.171-173)
- (7) Odile HANAPPE - DUMAS - Problèmes économiques des transports terrestres - La Vie Urbaine N° 4 - 1971 - (Not. p.p. 292-295)
- (8) Karl MARX - "Le Capital" - Livre II - Ed. Sociales T.I. - Section 1 - Les métamorphoses du Capital, not. La Période de circulation, (p. 112 et suiv) (V. "Les frais de circulation", (pp.230-237)
Jacques NAGELS passe en revue et explicite clairement les divers exposés de K. MARX sur les Transports dans "Travail Collectif et Travail Productif dans l'évolution de la pensée Marxiste (Edit. Université de Bruxelles - 1974) (Voir pp. 146-157)
- (10) Bernard MONTEL - "Les Transports et la restructuration spatiale" - Mémoire de D.E.S. Bordeaux, Octobre 1975 (pp. 56-57)
Rapports des Commissions du VIème Plan-Transports - Vol. I p.9 (cité par B.MONTEL)
- (11) J. NAGELS - op. cit. p.146
- (12) J. NAGELS - op. cit. p.157
- (13) J. NAGELS - op. cit. p.151
- (14) J. NAGELS - op. cit. p.155
- (15) J. NAGELS - op. cit. p.153
- (16) Samir AMIN - "L'accumulation à l'échelle mondiale" (Ed. Anthropos 1970) et "Le Développement inégal" (Ed. Minuit - Paris 1973)
- (17) M. WOLKOWITSCH - "Géographie des Transports" (A. Colin. coll.U - Paris 1973) (p.5)

- (18) M. FRYBOURG - "Les systèmes de Transport, - planification et décentralisation" (Ed. Eyrolles - Paris 1974) - (p. 26)
- (19) Joseph LAJUGIE - "L'Aquitaine au XXème siècle", dans "Histoire de l'Aquitaine" ouvrage collectif - Bordeaux 1971
- (20) Marc PENOUIL - "Régions en retard dans les pays industrialisés" - Le cas de la Région Aquitaine - Rapport au Centre Européen de Coordination de Recherche et de Documentation en Sciences Sociales - (I.E.R.S.O. - Bordeaux 1968)
- (21) Karl MARX - "Fondements de la Critique de l'Economie Politique" (Grundrisse) Ed. Anthropos - 1968 (grd.format) T.II. (p.15)

Dans le cadre de la présente recherche de caractère exploratoire, il nous a paru nécessaire, au cours de la première phase du processus de recherche de procéder à une analyse historique des corrélations entre développement des transports et développement économique en Aquitaine.

Cette démarche partait d'une prise en compte de la caractérisation fondamentale de l'espace économique régional qui est d'être une région "périphérique" d'une Formation économique et sociale (F.E.S.) du capitalisme avancé. L'Aquitaine représente par rapport à l'ensemble national, une zone de faiblesse au niveau de l'accumulation du capital. Cette situation est l'aboutissement actuel de processus historiques de structuration de l'espace économique qui - c'est notre hypothèse - sont à référer aux développements du mode de production capitaliste (M.P.C.) dans la F.E.S. française et à l'échelle mondiale; c'est dans le cadre de ce schéma théorique que nous avons appréhendé la vocation de producteur de matières premières agricoles qui est celle de la plupart des espaces aquitains, ainsi que le développement portuaire et industriel de Bordeaux. Alors que notre recherche a pour objet l'élaboration d'instruments théoriques et méthodologiques permettant d'analyser les "effets socio-économiques" de programmes d'investissements de transport présentés comme susceptibles de "désenclaver" la région et ainsi de permettre son essor économique (Cf. le schéma d'aménagement de la Métropole Aquitaine), nous avons voulu procéder à un essai d'analyse de la place des transports dans les processus historiques de structuration économique de la région.

La période d'étude retenue, de la fin du XVIII^e siècle à l'entre-deux-guerres, est celle de profondes mutations du système de transport étroitement interconnectées aux développements concomittants du capitalisme, et que l'on désigne sous le terme de (première) "révolution des transports". A son terme, se trouvent d'autre part définies la configuration des activités régio-

nales et leur insertion dans l'ensemble national qui font de l'Aquitaine une région "attardée".

En effet, l'Aquitaine c'est d'abord la prépondérance de l'activité productrice agricole (1). Il convient cependant de distinguer des espaces qui font l'objet d'une mise en valeur capitaliste. La classe dominante en Aquitaine, la bourgeoisie marchande bordelaise, qui a traditionnellement trouvé dans l'exportation des productions régionales l'une des bases de son procès d'accumulation, est l'agent de cette valorisation et au XIX^e siècle, elle a réorganisé sous sa dominance les structures de production: ce sont au premier chef le vignoble, mais aussi la forêt landaise. Le reste de l'espace agricole est le domaine de la petite production marchande. L'association polyculture - élevage y a un caractère plus ou moins traditionnel et vivrier ou plus ou moins inséré dans l'économie capitaliste pour l'approvisionnement des centres urbains et industriels majeurs. Bordeaux demeure le seul centre important d'accumulation de la région. La bourgeoisie marchande bordelaise s'est constituée dans un rôle de relais entre les zones manufacturières de l'Europe du Nord et l'économie de plantation esclavagiste des Antilles françaises et à la fin de la période mercantiliste, Bordeaux avait été un des centres majeurs européens de redistribution des produits coloniaux. Cependant, dès le début du XIX^e siècle, il se trouve marginalisé par rapport aux circuits internationaux d'échange qui se redéfinissent en fonction des lieux dominants de l'industrialisation capitaliste. Dans

(1) L'évolution comparée des populations urbaines et rurales de la région par rapport à l'ensemble national reflète bien ce phénomène : ainsi :

en 1872	l'Aquitaine	compte	23,1%	de population	urbaine,	France	31,1%
	"	"	76,9%	"	"	rurale,	" 68,9%
en 1911	"	"	32,1%	"	"	urbaine,	" 44,2%
	"	"	67,9%	"	"	rurale,	" 55,8%
en 1968	"	"	54,1%	"	"	urbaine,	" 66,2%
	"	"	45,9%	"	"	rurale,	" 33,8%

le contexte de la concurrence internationale, le capital financier en France qui se constitue à partir de la haute banque, laquelle domine la circulation internationale des marchandises, va s'appuyer sur deux places commerciales et portuaires : Le Havre et Marseille; et dans la hiérarchie des infrastructures portuaires, Bordeaux est de plus en plus secondaire face à ces ports (1), le premier qui a dans son arrière pays Paris et la France du Nord, le second remarquablement situé par rapport aux nouveaux centres d'intérêt du colonialisme français. Cette situation se répercute sur les possibilités d'accumulation de la bourgeoisie bordelaise dans son domaine propre, c'est à dire en tant que bourgeoisie commerçante. L'effacement de la place bordelaise contribue sans doute aussi à expliquer la relative faiblesse, sur la base des capitaux locaux, du développement industrialo-portuaire. A partir de la fin du XIX^e siècle, le capital monopoliste prend par rapport à cette fonction un rôle croissant par le réinvestissement de l'appareil productif ou la création d'activités nouvelles. Mais si l'industrialisation en Aquitaine se concentre sur Bordeaux, il n'y a pas là constitution d'un pôle puissant.

Nous avons dans une première partie analysé d'un point de vue socio-économique l'inscription en Aquitaine de la Révolution des Transports; nous avons ensuite essayé de rendre compte de la place de ces mutations quant à la structuration des secteurs d'activité en Aquitaine, et à l'évolution de l'économie régionale.

(1) La statistique des droits de douane perçus dans les ports montre que dès 1823, l'activité de Marseille est supérieure à celle de Bordeaux et que, à partir de 1826, Bordeaux est même relégué à la 4^e place dans la hiérarchie des ports français. Le Havre acquiert à ses dépens la prééminence du commerce colonial. La crise de 1830 est très vivement ressentie et durant la Monarchie de Juillet l'écart se creuse par rapport aux autres places portuaires puisque sur la base du tonnage total du port en 1828, Bordeaux se trouve à l'indice 111, Le Havre à l'indice 208, Marseille à l'indice 215.

En 1911, sur la base de la prépondérance dans l'activité du port du trafic poteaux de mine landais, houille galloise (43% des exportations en poids, 50% des importations en poids) Bordeaux figure au 2^e rang des ports français pour le trafic en poids, mais à la 4^e pour la valeur des marchandises.

Section 1. - INTERETS ECONOMIQUES, ETAT,
EQUIPEMENT REGIONAL DE TRANSPORT :

LE CAS DE L'AQUITAINE

L'équipement en transport d'une région, si on veut rendre compte de la logique sociale qui a présidé à sa mise en oeuvre et qui sous-tend son développement est à appréhender dans le cadre d'une dialectique :

a/ Capitaux utilisateurs des transports (capitaux productifs ou de circulation, en fonction dans la région ou hors de la région)

b/ Capitaux investis dans les transports (capitaux investis dans la production du transport, capitaux producteurs des infrastructures)

c/ Etat (dont le rôle, fonction de la place fondamentale de ce secteur, comprend la production d'infrastructures et une intervention dans le financement de l'industrie des transports).

A chaque moment du développement du M.P.C., chacun de ces éléments comme le sens de leurs inter-relations, se trouve spécifié.

1.1. - QUELQUES ELEMENTS PROPRES A LA PERIODE
HISTORIQUE CONSIDEREE

La période considérée est celle de profondes mutations du "Système de transport" - La "Révolution" des transports, dont la nécessité comme les formes concrètes sont à référer à l'étape concomitante du développement du M.P.C. L'application de la machine à vapeur aux transports terrestres et maritimes en a été l'élément technologique fondamental et elle a eu pour agent - support le capital financier en voie de constitution.

L'essor de l'industrie capitaliste a supposé l'élar-

gissement de la circulation des marchandises dans le cadre des marchés intérieurs et à l'échelle internationale que le développement des réseaux ferroviaires et de la navigation à vapeur a autorisé.

On sait que dans la F.E.S. française, cette révolutionnarisation des transports s'est effectuée avec un certain retard par rapport à d'autres pays capitalistes, ne se réalisant pleinement que dans les conditions économique-politiques du II^o Empire. Cependant, les besoins nés des débuts de la "Révolution Industrielle" avaient déterminé, dans la première moitié du XIX^o siècle, et tout particulièrement sous la Monarchie de Juillet, de considérables investissements pour le développement des infrastructures du transport intérieur, dans le cadre des moyens de transport traditionnels : routes, canaux et liaisons fluviales. Ces investissements avaient été assurés par un accroissement de grande ampleur du financement budgétaire et une participation importante du capital bancaire sous la forme de compagnies financières, finançant et exploitant sous concessions canaux et ponts à péage. C'est aussi l'époque des premières tentatives de la haute banque parisienne de réorganiser l'industrie des transports et qui concernent notamment les entreprises de roulage et de messagerie (1). La constitution des grandes compagnies ferroviaires et celle des grandes compagnies de navigation maritime vont permettre les progrès décisifs en matière de transport en même temps qu'assurer le contrôle de ce secteur par l'oligarchie financière. Malgré la baisse têt intervenue et croissante des taux de profit dans l'industrie des transports, la haute finance tiendra à conserver

(1) Bertrand Gilles : *Recherches sur la formation de la grande entreprise capitaliste 1815 - 1843 - Thèse 1957 (P. 67 et suivantes)*.

sa main mise sur un secteur fondamental de l'économie (1).

Ainsi, dans le domaine des transports terrestres, les chemins de fer peuvent être analysés comme l'instrument de la domination de la fraction la plus avancée du capitalisme. Cependant, il convient de tenir compte, au niveau de la F.E.S. nationale comme au niveau de l'espace régional, de la complexité des rapports de classe qui se sont noués autour de ce nouveau mode de transport ainsi que de l'évolution de ces rapports aux différentes phases de sa mise en place. L'édification des grands réseaux s'accompagne d'une concurrence acharnée et multiforme des compagnies ferroviaires contre les compagnies de navigation intérieure. Elle recoupe partiellement et cristallise la résistance de bourgeoisies locales à l'immixtion des "capitaux parisiens". Cependant, les potentialités créées par l'établissement des réseaux ferrés correspondent au développement des activités des bourgeoisies commerçantes ou industrielles et à ceux des grands agrariens, et ce sont les questions liées aux implications tarifaires du monopole et à l'extension des réseaux qui passent au premier plan (2).

Les conflits entre les différentes fractions de classe au pouvoir à propos des transports passent par la médiation de l'appareil d'Etat. La période historique considérée, en ce qu'elle couvre plusieurs phases du développement du M.P.C.,

(1) François Caron : Histoire de l'exploitation d'un grand réseau français, la Compagnie des Chemins de fer du Nord, de 1846 à 1936 - Thèse Nanterre 1969.

note : le dégagement des gros porteurs au fur et à mesure de la baisse du rapport des sections ferroviaires, mais souligne (p. 329 T.I.) "La grande banque voulut maintenir son contrôle sur les chemins de fer pour garder entre ses mains la gestion d'une immense trésorerie et un pouvoir de décision essentiel".

(2) cf. pour la période du II^o Empire : Girard. - La politique des T.P. du II^o Empire - Thèse Paris 1950, ch. IV.

présente en ce qui concerne les transports, deux moments : dans un premier temps la tendance dominante est à la privatisation de la construction de certaines infrastructures et à la constitution de l'industrie des transports par le capital; dans un deuxième temps s'amorce le mouvement qui sous la pression de la baisse accélérée des taux de profit conduira à des dévalorisations partielles du secteur et à sa prise en charge de plus en plus poussée par l'Etat. Cependant, dans ces différents contextes, l'appareil d'Etat garde en matière de transport des prérogatives essentielles, d'abord parce que l'intervention du financement public, sous des formes et avec une importance diverses, reste constante, ensuite parce que, bien évidemment, toutes les décisions majeures et notamment la création d'infrastructures sont subordonnées à une décision politique.

La sélectivité spatiale de la réalisation des équipements qui conduit à la constitution de zones fortement équipées tandis que d'autres le sont moins ou très médiocrement, est à examiner aussi en fonction de cette médiation de la structure étatique et renvoie aux possibilités politiques de groupes sociaux - principalement capitalistes - locaux d'obtenir les conditions de la valorisation de leur espace et du développement de leurs activités, et à l'intérêt porté à telle ou telle zone territoriale par le capital monopoliste en formation, en fonction de ses potentialités par rapport au mouvement économique général.

1.2. - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DU CAPITALISME CONCURRENTIEL EN AQUITAINE

Nous évoquerons tout d'abord l'organisation des transports qui sous-tend le système socio-économique dominé par le négoce bordelais dans la période qui précède les grandes mutations des transports, organisation dont certains éléments perdurent jusqu'à la fin du siècle.

Elle est marquée par le contrôle du capital commer-

cial sur la fonction transport, caractéristique générale de cette phase du développement des transports et qui résulte du processus historique de leur organisation sous la dominance du procès de circulation. Le capital commercial avait, notamment, poussé très avant le perfectionnement des techniques de transport maritime en particulier de la navigation au long cours, instrument du commerce colonial et international, base de son procès d'accumulation. C'est dans ce cadre qu'est tout particulièrement présente la structuration dans laquelle le même capital assume la fonction de circulation des marchandises et la production matérielle de leur transport. Les maisons de négoce et d'armement bordelaises sont représentatives de cette structuration. Mais on la retrouve aussi dans le cadre de la navigation intérieure (réseau navigable constitué par la Garonne et la partie avale de certains de ses affluents et prolongé par le Canal du Midi), tout au moins pour les transports qui servent au drainage de la part commercialisée des productions agricoles régionales, et qui sont aux mains d'une petite bourgeoisie négociante formée dans le commerce du blé et qui assure également la transformation du produit pour les besoins de l'exportation outre-mer : meunerie et mise en baril (1). Par cet axe navigable que relaient les activités de roulage, se font les autres échanges intra-régionaux et l'écoulement par Bordeaux de certaines des productions du Midi (vin et blé également).

Les transports maritimes, navigation de haute mer et cabotage, sont évidemment les moyens essentiels du système socio-économique du négoce bordelais. Il faut souligner cependant que celui-ci n'assume la fonction transport que dans les échanges avec les colonies : les Antilles au XVIII^e siècle, au temps de son apogée; les Antilles, les nouveaux domaines coloniaux et d'autres horizons outre-mer (notamment l'Amérique du Sud) au XIX^e siècle. Les relations avec les pays européens, pour ce qui est du

(1) Deffontaines : *les hommes et leurs travaux dans les pays de la Moyenne Garonne* - Thèse 1932 Lille, deuxième partie, Ch. II.

transport, mais aussi sans doute, en grande partie au niveau des circuits commerciaux, lui échappent (1) pour l'essentiel. De même lui échappe le cabotage qui antérieurement à la période ferroviaire joue un rôle économique important, la redistribution des produits coloniaux vers Paris, notamment, lorsque Bordeaux est le premier entrepôt colonial.

L'établissement des réseaux ferrés va tuer la navigation de Garonne et le cabotage traditionnel; l'armement bordelais finit aussi avec la marine à voile.

Nous avons cherché à saisir comment se sont situées par rapport aux mutations des transports les couches sociales dominantes en Aquitaine, et tout d'abord le grand négociant bordelais, et comment, dans le jeu complexe d'interrelations que nous avons schématisé, s'est effectué l'équipement de l'Aquitaine.

1.3. - ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES DE LA REVOLUTION DES TRANSPORTS EN AQUITAINE

1.3.1. - LES TRANSPORTS TERRESTRES

L'intérêt porté par la fraction dominante de la bourgeoisie bordelaise aux problèmes des liaisons intérieures de Bordeaux - qui l'amènera à plusieurs tentatives pour assumer à son propre compte l'innovation technologique des chemins de fer - renvoie aux bases de son activité économique c'est à dire à sa fonction de bourgeoisie marchande ayant ses domaines d'action dans le commerce colonial et l'exportation des productions régionales. La fonction portuaire et coloniale implique d'étendre au maximum l'hinterland du port et notamment vers le Midi languedocien, et d'autre part d'assurer au mieux les liaisons avec les centres de consommation, au premier rang desquels, Paris. Le rôle régional suppose une amélioration des moyens de

(1) *Hist. de Bordeaux, tome VI, p. 189.*

communication avec l'arrière-pays.

Nous examinerons d'abord ce point. Si l'exportation des produits régionaux est une activité traditionnelle du négoce bordelais (remontant à l'époque médiévale pour le vin, datant pour les autres produits de la période coloniale), elle va profondément se modifier au cours du XIX^e siècle, tout en prenant une place accrue en tant que base du procès d'accumulation de cette bourgeoisie. Par l'intégration des productions de l'arrière-pays dans le système socio-économique qu'il domine, le négoce bordelais avait déterminé l'élargissement de la production marchande régionale (manufacturière et agricole) mais il n'avait pas tenté de modifier directement les structures productives (sauf peut-être dans le vignoble où son implantation foncière est ancienne). La place accrue prise au XIX^e siècle par les exportations viticoles et postérieurement de bois et résineux des Landes, s'appuie sur le contrôle de la production (1).

Les premières décades du siècle sont une phase décisive de la "conquête" du vignoble qui concerne surtout, mais pas exclusivement, le Médoc. C'est aussi la période où la bourgeoisie crée un grand nombre de Sociétés Anonymes pour le financement et l'exploitation de ponts à péage destinés à accélérer le roulage dans le bordelais et qui secondent cette pénétration foncière du vignoble (2). Dans les Landes, les acquisitions foncières n'ont pas attendu la maturation des procédés techniques permettant la mise en valeur; elles sont importantes dès avant 1840, massives au moment de l'aliénation des Landes communales, tandis qu'ensuite s'effectue le "grignotage" des propriétés acquises par les agriculteurs résidents (3). Alors que les plans de drainage et de

(1) La mise en valeur capitaliste du vignoble et celle des Landes attire d'ailleurs, prioritairement les investissements en Aquitaine de capitaux non-régionaux.

(2) 17 S.A. sont créées de 1818 à 1838 dont celle du Pont de Pierre (1821) qui permet l'accès à la rive droite - Levy Leboyer, p.271; les banques et l'industrialisation européenne - et B.Gilles : la formation de la grande industrie capitaliste.

(3) Hist. de Bordeaux au XIX^e siècle. et Charles Bouchet : Lugos commune des Landes de Gascogne, II^e partie, 1951, collection de l'I.E.R.S.O.

viabilisation des Landes par la construction de canaux étaient restés à l'état de projet, le chemin de fer paraît l'instrument possible de cette mise en valeur. La ligne Bordeaux - La Teste (achevée en 1841, donc parmi les premières réalisées en France) entreprise à l'initiative des principaux noms de la bourgeoisie d'affaires bordelaise, (elle menait à La Teste, près d'Arcachon, possible station balnéaire, et on en attendait un important trafic de voyageurs) est présentée comme l'amorce de la liaison Bordeaux-Bayonne. Dès 1835 d'ailleurs (1) commencent les discussions sur le tracé de celle-ci. La compagnie du Midi adopte en 1852 celui qui correspond aux visées économiques de la bourgeoisie bordelaise : le tracé par les plateaux permettant la traversée des grandes Landes, qui prévaut sur celui des "Vallées" qui aurait desservi les petits centres urbains et que défend le Conseil départemental des Landes.

Mais l'intérêt de la bourgeoisie d'affaires pour les chemins de fer ne trouve pas sa source seulement dans des considérations d'ordre régional. L'urgence des liaisons avec la Méditerranée, alors que le canal latéral à la Garonne n'est pas achevé, avec Paris surtout est vivement ressentie (2). Ce souci se concrétise dès 1844 par la formation d'une Société à capitaux bordelais qui soumissionne, sans l'obtenir, la concession de Paris-Orléans première tranche de la liaison Paris-Bordeaux.

Malgré ces initiatives, la bourgeoisie bordelaise n'eut en définitive pas de pouvoir de contrôle sur les dessertes

(1) Dujas : *L'opinion bordelaise et les chemins de fer, DES histoire de Bordeaux* (dactylographie)

(2) A. Charles : *L'isolement de Bordeaux et l'insuffisance des voies de communication au début de II^o Empire - Annales du Midi 1961*

ferroviaires essentielles de Bordeaux qui furent assurées par la Compagnie du Paris-Orléans (dominée par le groupe Bartholomy et issue de la fusion en 1852 du Paris-Orléans et de diverses autres compagnies) et la compagnie du Midi (bientôt intégrée au groupe financier dominé par les Pereire) (1). Il y eut, quant à la rapidité de réalisation des liaisons principales, conjonction entre les intérêts bordelais et ceux des compagnies. Bordeaux est relié à Paris en 1852 (de nombreux tronçons avaient déjà été réalisés dans le cadre des premières concessions) à Bayonne en 1855 (avec embranchement sur Mont-de-Marsan), à Sète en 1857.

La Compagnie de Paris-Orléans a reçu en 1857 la charge d'un certain nombre des sections issues de la dissolution du réseau du "Grand Central" : Limoges, Agen, Périgueux, Coutras et Périgueux, Brive. La Midi a obtenu la concession du réseau Pyrénéen (1857), et sont réalisées en 1857, la ligne principale : Bayonne - Toulouse, et en 1869 : Agen - Tarbes. D'autres lignes, concédées à ces Compagnies ou à des Compagnies secondaires, (dont l'actif sera, au terme d'une exploitation plus ou moins longue, repris par les compagnies principales), et notamment les lignes du "Plan Freycinet", achèvent le réseau intra-régional. La liaison avec Nantes effectuée par la Compagnie des Charentes est reprise dans le réseau d'Etat défini en 1878. Enfin, de nombreuses lignes d'intérêt local ont été construites par de petites entreprises ferroviaires.

Les relations avec Lyon s'effectuent par la ligne Bordeaux - Périgueux et au-delà Limoges ou Brive. Malgré les efforts des milieux de négoce et les demandes de la Chambre de Commerce, la liaison ne fut pas améliorée, même dans la période qui

(1) Même si, dans cette dernière, siègent quelques personnalités du monde des affaires bordelais, au sein d'un "Comité Bordelais", plus susceptible de défendre les intérêts de la Compagnie auprès des instances locales que de faire prévaloir les impératifs locaux en matière de transport.

suivit la première guerre où Bordeaux avait été le port de la Suisse et espérait maintenir ces échanges, ce qui supposait l'amélioration des liaisons ferrées. C'est un problème que l'on retrouve encore aujourd'hui.

1.3.1.2. - Autre question, encore agitée à l'heure actuelle, à propos de l'équipement de transport de la région : celle des canaux aquitains (canal latéral et prolongement du canal du Midi). Il y a là une infrastructure qui dans le cadre de la concurrence intermode a été, dès sa réalisation (1) mise en état de ne jouer qu'un rôle secondaire. Le canal latéral non encore achevé a été affermé à la Compagnie du C.F. Midi, lors de la concession du Bordeaux - Sète, celle-ci amenant la Compagnie concessionnaire du Canal du Midi, au terme d'une féroce "guerre de tarif", à un important déficit, et obtenant en 1858 l'affermage de ce canal (2). Contrôlée par la compagnie ferroviaire la voie d'eau aquitaine connut un rapide déclin en raison des hauts tarifs pratiqués et des entraves apportées à la circulation (3).

(1) Décidée en 1832, la construction du canal n'a débuté qu'en 1839 en raison de successifs refus de subventions par les Chambres pour la réalisation d'une infrastructure qui ne répondait qu'aux intérêts d'une bourgeoisie portuaire en perte de vitesse. Il ne fut achevé par l'Etat que dans le cadre de son affermage à la compagnie ferroviaire, et seulement ouvert sur toute sa longueur la même année que la section ferrée Bordeaux-Toulouse. Cf. A. Charles : l'isolement de Bordeaux et l'insuffisance des voies de communication au début du II^e Empire - Annales du Midi, 1960)

(2) L. Girard : la politique des T.P. du II^e Empire, p. 218.

(3) Trafic du canal latéral (à destination ou au départ de Bordeaux, sans tenir compte du trafic entre sections intermédiaires) : 1856... 47.337 T. - 1869 ... 15.824 T. - 1886 ... env. 20.000 T. d'après les chiffres indiqués par Malvezin; Histoire du Commerce de Bordeaux, 1892, T. IV. p. 241.

Cette situation entraîne même une reprise passagère de la navigation de Garonne (Deffontaines op. cit.).

Or, de 1853 à 1863, l'Etat procède au rachat de la presque totalité du réseau navigable sous la pression des milieux industriels et agricoles utilisateurs et de celle des compagnies financières concessionnaires d'une infrastructure dont la rentabilité ne cesse de fléchir. Cette solution fut ajournée en Aquitaine malgré la vigueur des pressions locales jusqu'en 1897. Et même alors, la compagnie du Midi obtint-elle sur la ligne Bordeaux-Sète, et pour les marchandises susceptibles d'emprunter la voie d'eau, l'homologation d'un tarif très inférieur à ses tarifs habituels. En 1922, la voie d'eau effectue 7 % du trafic de l'axe de circulation garonnais (1).

Au delà des relations entre une puissance financière et l'Etat, cette situation renvoie à la structure économique de l'Aquitaine; ailleurs, et notamment dans les régions d'industrie lourde, les industriels avaient su obtenir que l'Etat ne néglige pas, y compris par de nouveaux travaux (plan Freycinet), un équipement de transport aussi fondamental.

1.3.2. - TRANSPORTS MARITIMES

Les transformations des transports maritimes concernent de très près la structure économique - sociale bordelaise : tant le grand négoce qui produit en partie - nous avons évoqué dans quelles limites - le transport nécessaire à ses activités de capital commercial, que des couches bourgeoises moyennes et petites qui, à partir de la fonction transactionnelle du port, développent certaines activités de transport (petites entreprises de transport, manutentions) et des services annexes (entreposage ...). Cette structure présente, eu égard à l'évolution capitaliste, une certaine arriération. L'excentrement de Bordeaux en tant que place portuaire et commerciale a certainement joué de manière importante dans ce sens, entre autres, aussi, en ce qu'il explique, ici, de l'intervention de la haute finance.

(1) A. Loisy : *le rôle économique du port de Bordeaux, 1922, p.174.*

Nous distinguerons ce qui relève des mutations technologiques des transports maritimes, et qui aboutit à l'éviction du capital bordelais de la fonction d'armement, et ce qui relève des aménagements portuaires rendus nécessaires par ces mutations, et qui renvoie aux développements d'activités commerciales (négoce bordelais) et d'activités industrielles (capital bordelais et capital monopoliste) basées sur le port.

L'armement bordelais ne fut pas en mesure - sauf exceptions - de passer à la navigation à vapeur. Ce n'est que très progressivement, au sein de la flotte française que les navires à vapeur ont été substitués aux voiliers. Cette mutation technique fut doublée d'une transformation des structures des entreprises où la fonction d'armement devient prédominante voire exclusive, les deux mouvements ne se recouvrant d'ailleurs que partiellement. Dans quelques villes portuaires, et tout particulièrement à Marseille, fut active dès le II^e Empire la constitution sur la base de capitaux locaux de compagnies de navigation détachées du négoce (1). D'autre part, le capital financier forma quelques grandes compagnies qui détinrent rapidement une part grandissante de la flotte nationale et la desserte des liaisons principales (2).

Les structures de l'armement bordelais au milieu du XIX^e siècle restent marquées par une extrême dispersion et la

(1) Histoire de Marseille ...

(2) Il faut souligner cependant, par opposition à l'ampleur de la politique ferroviaire, les limites du renouvellement de la marine marchande par le capital français. La flotte française passe du 2^e rang mondial au milieu du XIX^e siècle au 6^e à la veille de la 1^{ère} guerre mondiale et à partir de 1870 n'effectue plus qu'un peu plus de 30% du trafic qui passe par les ports nationaux.

faible surface des entreprises, à l'exception de quelques grandes "Maisons" où le transport maritime est lié au négoce. Dès cette époque le déclin de cette activité est amorcé (1) et se traduit par un non renouvellement du matériel, même si sur les routes du commerce avec les colonies les plus lointaines qui garde son importance pour le négoce bordelais, ses voiliers seront susceptibles de résister longtemps à la concurrence des vapeurs français ou britanniques. Malgré la prétention de Bordeaux à être choisie comme port d'attache de la ligne des paquebots de l'Amérique du Sud, les milieux d'affaires bordelais ne parvinrent pas à former une société pour soumissionner la concession qui fut enlevée par les Messageries Impériales. Dans le domaine du cabotage, tel qu'il se redéfinit sur la base de lignes régulières desservies par de petits vapeurs, ce furent aussi des sociétés d'armement d'autres ports qui prirent l'initiative des liaisons au départ de Bordeaux.

L'absence du capital bordelais des grandes compagnies de navigation et surtout la supériorité des situations portuaires du Havre et de Marseille rendent inopérants les efforts du négoce pour l'établissement à partir de Bordeaux, de lignes régulières subventionnées y compris dans le cas de liaisons avec des pays avec lesquels le commerce bordelais entretient d'importantes relations (2). Ainsi la Compagnie Générale Transatlantique qui a d'abord concentré au Havre l'essentiel de son exploitation puis s'est imposée en Méditerranée à partir de Marseille, n'est pendant longtemps présente à Bordeaux que par une ligne de grand cabotage et une escale au retour de la ligne Marseille -Colon. Ce n'est qu'après 1890 qu'elle fera de Bordeaux sa 2^o tête de li-

(1) *Hist. de Bordeaux T. IV, p.203 et suivantes, notamment évolution de l'âge moyen des navires pendant le 11^o Empire.*

(2) Malvezin : *op. citée p.285.*

gne sur l'Atlantique (1).

Cette situation a de profondes répercussions sur l'un des secteurs industriels les plus importants de la ville : les constructions navales, qui connaissent dès le milieu du siècle un profond marasme d'abord sur la base du faible renouvellement de son matériel par l'armement local ensuite parce que la position de la bourgeoisie bordelaise ne lui permet pas d'obtenir pour ses chantiers les commandes des compagnies importantes. La reprise s'effectuera à la fin du siècle à partir d'un réinvestissement partiel de l'appareil productif par le capital monopoliste (Schneider).

La croissance de la circulation maritime et surtout l'extension de la navigation à vapeur (avec ses avantages de rapidité et de dimension), la nature nouvelle des frêts : marchandises pondéreuses et de faible valeur, supposaient la modernisation des ports et l'augmentation de leur capacité de traitement des navires. Il s'agissait aussi pour un port d'estuaire comme Bordeaux de permettre l'accès de navires de fort tonnage. L'aménagement des ports concerne l'Etat et les bourgeoisies portuaires locales utilisatrices en même temps qu'impliquées par le biais des Chambres de Commerce dans les décisions et dans le financement (2); d'autre part, les autres entreprises utilisatrices

(1) Barbance : *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique* p. 178.

(2) Dans la période considérée, en 1924, Bordeaux sollicite le régime de l'autonomie instituée par la loi de 1870. La gestion des ports est à la charge directe de l'Etat qui les gère par l'intermédiaire des représentants locaux des administrations centrales et dont le budget supporte en principe tous les travaux. Dans les faits les Chambres de Commerce - et d'autres collectivités territoriales - interviennent au niveau financier de manière de plus en plus large, notamment par des emprunts gagés sur des droits et taxes maritimes dont le produit leur fut affecté. De plus, les chambres de Commerce avaient la concession de divers services.
Bogeron-Picq : *l'autonomie des ports de commerce - Bordeaux 1933*, p.25.

à des titres divers, compagnies de navigation, mais aussi compagnies ferroviaires et - dans le cas de Bordeaux à partir de la dernière décade du siècle - capitaux industriels.

L'aménagement de l'infrastructure portuaire à Bordeaux dans la période considérée présente deux phases. La première jusqu'aux dernières années du II^o Empire est celle où la coalition d'intérêts économiques locaux notamment au travers de la Chambre de Commerce parvient à ajourner la réalisation d'équipements fondamentaux; postérieurement, et surtout à partir des années 1885 cette même institution est le moteur d'importants aménagements anticipant un développement à partir de capitaux locaux et surtout d'investissements monopolistes, tout en préservant les intérêts du négoce.

Si les années du II^o Empire sont celles de travaux importants (1) tant en matière d'amélioration du chenal que de réalisations d'infrastructure portuaires (et notamment la construction des premiers quais verticaux), il s'agit surtout de pallier à de graves insuffisances. Il n'en reste pas moins qu'en 1867 Bordeaux est le seul port important qui n'offre pas de bassin à flot. Les bassins à flot permettaient d'améliorer considérablement les opérations de manutention et en facilitaient la mécanisation. En celà, le projet à Bordeaux rencontrait l'hostilité de la multitude de petites entreprises qui dans des conditions très archaïques assuraient le chargement et le déchargement des navires (2). D'autre part, il signifiait un déplacement du centre commercial maritime et lésait les intérêts des entreprises d'entreposage. Enfin

(1) A. Charles : *la modernisation du port de Bordeaux sous le II^o Empire*. *Revue historique de Bordeaux* 1962.

(2) L'influence de ces milieux parvint également à retarder la jonction du réseau ferroviaire et de l'appareil portuaire.

à la construction du bassin à flot était liée celle de docks et toute une fraction du négoce craignait la main-mise d'un groupe financier (1). Le sous-équipement bordelais posait un réel problème, et le pouvoir central fit pression pour l'acceptation du projet par les milieux locaux; mais c'est la Chambre de Commerce qui fut concessionnaire des docks et elle obtint un très large financement de l'Etat.

En 1887, la Chambre de Commerce entreprend la construction d'un port en rive droite. Il s'agissait de répondre aux besoins d'extension du port tout en évitant le déplacement des infrastructures vers l'aval (2) où pourrait se créer un autre centre commercial rival de Bordeaux. La rive droite présente une double opportunité : foncière, il s'agit d'une plaine agricole, et de desserte ferroviaire, puisque de là partent les réseaux de l'Etat et du Paris-Orléans. Les premiers quais verticaux sont achevés dès 1890 et le Paris-Orléans les relie à son réseau; c'est là que se localise la poussée d'industrialisation que connaît alors Bordeaux. Sous l'égide de la Chambre de Commerce (3), en accompagnement du

(1) L. Girard, *op. citée* p. 224 et 313

(2) Conformément aux projets présentés par les Ponts et Chaussées notamment, celui d'un canal atteignant la rade de Trompeloup près de Pauillac où existaient des appontements où déchargeaient les grands paquebots. Mais le projet de nouveaux bassins à flot reliés au fleuve par un canal débouchant à Grattequina présentait aussi le risque de voir négligé, après sa réalisation, l'entretien du fleuve en amont. *Histoire de Bordeaux T.VI p.385.*

(3) Si dans cette période la participation financière des collectivités locales en matière d'aménagement portuaire s'accroît d'une manière générale (puisque la loi de 1902 prévoit, dans le cas des ports principaux, une contribution pour au moins la moitié du montant des travaux) il faut cependant noter qu'à Bordeaux, jugeant insuffisants les crédits dégagés pour le port, la Chambre de Commerce a impulsé financièrement les travaux.

Section 2. - REVOLUTIONNARISATION DES TRANSPORTS
ET MUTATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES
EN AQUITAINE

L'expansion du capitalisme en Europe au XIX^e siècle s'est accompagnée de la mise en place des réseaux ferroviaires nationaux articulés à la circulation maritime internationale et au delà bientôt aux réseaux ferroviaires dont la construction sous tend la pénétration coloniale. Au niveau de l'espace, cet essor du M.P.C. a sa traduction dans une profonde réorganisation : constitution des régions à fort taux d'industrialisation, et, ailleurs, phénomènes de désindustrialisation et repliement sur une agriculture traditionnelle, zones d'urbanisation et de croissance démographique et zones qui se vident par émigration et dénatalité. La révolutionnarisation des transports qui permet le développement de la grande entreprise rend aussi possible la concentration spatiale lorsqu'on passe de marchés plus ou moins régionaux aux marchés nationaux ou mondiaux.

Le capital développe l'industrie sur la base de zones géographiques en fonction de déterminations complexes, dont les contraintes de localisation spécifiques à chaque branche industrielle à chaque moment de son évolution technique.

2.1.- SYSTEME DE TRANSPORT ET SOUS-REGIONS ECONOMIQUES DE L'AQUITAINE.

Nous avons indiqué dans le cadre de cette structuration de l'espace de la F.E.S. française, l'Aquitaine figure - déjà - comme zone "attardée", non concernée par le mouvement d'industrialisation, si ce n'est, et de manière limitée, sur le pôle portuaire bordelais.

La carte du trafic marchandises des chemins de fer (1)

(1) Voir carte en annexe - La carte pour l'ensemble de la France permet de situer relativement l'importance du trafic en Aquitaine.

indiquant le débit annuel par section de ligne en 1913 permet de voir dans quelle mesure chacune des sous-régions de l'Aquitaine est intégrée dans les courants d'échanges économiques. Elle fait apparaître avec netteté que toute la zone au Sud de la ligne Bordeaux-Sète (zone pourtant desservie ferroviairement dès avant 1870) est à l'écart du développement général. Là reste prépondérante l'économie d'auto-consommation agricole. Le débit de la section Dax-Bordeaux (2) correspond à une autre sous-région : celle de la monoculture du pin maritime et traduit le drainage par cet axe de ses productions lourdes. Les lignes de plus fort débit rayonnent à partir de Bordeaux vers Paris, par Angoulême, Tours et Orléans, et aussi par Périgueux et Limoges, et vers la Méditerranée en traversant la Moyenne Garonne. Dans cette dernière direction, on voit qu'à partir de Toulouse, les échanges s'organisent prioritairement avec le Midi, ce qui marque à la fois la limite des relations entre les deux pôles de l'axe garonnais et celle de la zone d'attractivité de Bordeaux par rapport au Midi Languedocien. Les productions de la Moyenne Garonne, région de la polyculture à dominante commercialisée, transitent par Bordeaux vers Paris, mais sont aussi expédiées directement vers ce centre de consommation et de redistribution par les lignes Agen - Périgueux et Agen-Cahors - Brive du Paris - Orléans qui rejoignent la seconde ligne vers Paris de ce réseau. C'est avec la capitale que les relations sont les plus importantes, correspondant aux échanges de la région et de ce centre principal mais aussi à un trafic de transit à partir de la fonction portuaire de Bordeaux.

Sur cette fonction s'appuie aussi le développement de certains des secteurs de l'économie régionale : certaines productions de la Moyenne Garonne qui trouvent encore leurs débouchés en Angleterre, le vignoble, les produits de l'exploitation forestière landaise : la gemme et les poteaux de mines. Bordeaux figure ainsi comme un noeud de communication complexe maritime et ferroviaire.

(2) La faiblesse du trafic au delà de Bayonne montre bien le caractère régional du trafic au sud de Bordeaux et combien sont limités par cet axe les échanges avec l'Espagne.

Il faut indiquer encore une autre infrastructure portuaire : Bayonne (1) d'importance secondaire.

2.2. - LE ROLE DE LA REVOLUTIONNARISATION DES TRANSPORTS DANS LA RESTRUCTURATION DES ACTIVITES

Au delà de cet aspect descriptif - situé à la fin de la période historique que nous avons appréhendée - de la géographie économique de l'Aquitaine et de ses relations avec le système de transport, nous avons voulu cerner comment les mutations des transports (dont nous avons dans la première partie retracé l'inscription en Aquitaine) avaient contribué à cette structuration régionale.

L'abaissement des coûts des transports, tant ferroviaires que maritimes, l'accroissement de leur capacité et les gains en vitesse et régularité permettaient d'élargir les débouchés de productions anciennes ou de créer de nouvelles activités mais aussi faisaient affluer les produits venant concurrencer les productions locales et c'est sur le marché national que celles-ci avaient à subir la concurrence.

C'est par rapport aux secteurs productifs de l'économie aquitaine tant agricoles qu'industriels que nous avons mené notre étude.

(1) par Bayonne s'expédie une partie des pins landais, trafic régénéré surtout à la suite de l'implantation au Boucau d'une unité de production des Forges et Aciéries de la Marine (1882) (implantation répondant à une importante commande de rails par la Compagnie du Midi et correspondant à un nouveau type de localisation de la sidérurgie : en site portuaire, en fonction d'approvisionnements en minerai d'Espagne ou d'Afrique du Nord), qui, recevant par voie maritime ses matières premières avait suscité l'expédition par Bayonne des pins, comme fret de retour à ses approvisionnements, facteur d'abaissement des coûts de transport.

2.2.1. -TRANSPORTS ET SECTEURS AGRICOLES

Les progrès des transports se trouvent très liés aux développements de deux des secteurs agricoles de l'Aquitaine; il s'agit de la monoculture du pin et des cultures "spécialisées" de la moyenne Garonne.

Avant d'examiner ce dernier point nous rappellerons quelques aspects du mouvement général de l'agriculture dans le cadre de l'extension du M.P.C. Avec le développement du capitalisme, la sphère de production agricole se trouve de plus en plus intégrée à l'économie d'échange. Ce processus concerne le secteur de production artisanale en même temps que se forme un secteur de production capitaliste. La part de la production agricole qui est commercialisée s'accroît pour répondre aux besoins créés par le développement industriel et urbain ; d'autre part, la reproduction dans le cadre de l'économie domestique des moyens de production et de la force de travail tend à régresser. La révolutionnarisation des transports joue ici un rôle fondamental. L'extension des réseaux, l'accroissement des capacités, de la vitesse, l'abaissement des coûts, les perfectionnements des techniques de stockage et de conservation permettent la croissance accélérée de la production agricole marchande; et l'ensemble des productions de l'agriculture - dont bon nombre étaient jusque là réservées au marché local - entrent dans la sphère de la production marchande. L'unification des marchés nationaux - on considère que pour les produits agricoles il est constitué en France dans les années 1870 -, la constitution d'un marché mondial pour certaines denrées, mettent en concurrence secteur capitaliste et secteur artisanal, et plus encore agricultures européennes et productions des zones coloniales et semi-coloniales et des "pays neufs" (1); ce qui entraîne bouleversements et reclassements. Sur un certain

(1) Provoquant à partir des années 1880 "la crise" de l'agriculture en France.

nombre de marchés - et notamment celui des céréales - la petite exploitation tend à être évincée. Par contre l'accélération de l'urbanisation entraîne la forte croissance de la demande de productions pour lesquelles elle reste, vu le faible niveau de développement des techniques de production, compétitive; et ces facteurs contribuent à consolider dans certaines régions le secteur de production artisanal.

La faiblesse des échanges dans la partie sud de l'Aquitaine illustre bien que les potentialités créées par la desserte ferroviaire ne suffisent pas à orienter la petite agriculture vers la production prépondérante de produits pour la commercialisation. Par contre elles déterminent en Moyenne Garonne l'extension des cultures maraîchères et arboricoles, et postérieurement de l'élevage, pour l'approvisionnement des marchés urbains: débouché traditionnel vers l'Angleterre et surtout, de plus en plus, marché parisien.

Au XVIII^e siècle, le négoce bordelais avait déterminé l'élargissement de la production marchande régionale et la Moyenne Garonne avait été une grande zone d'exportation de blé (1). La réduction des débouchés coloniaux dès la fin du XVIII^e siècle, la crise des céréales qui s'approfondit au cours du XIX^e siècle affectent cette économie agraire; par ailleurs la disparition des petites industries locales supprime les activités d'appoint qui permettaient le maintien des couches prolétariennes dont le surtravail était indispensable au fonctionnement du cycle blé-Mais. La dépopulation (par émigration et baisse de la natalité) est par-

(1) Dans le cadre d'un système cultural fondé sur l'assolement blé-mais dans lequel cette dernière céréale, complétée par une polyculture vivrière, assurait l'auto-subsistance. l'élevage et

ticulièremment marquée. La crise agraire de la fin du XIX^e siècle touche particulièrement la propriété foncière noble ou bourgeoise et l'abaissement du prix de la terre favorise la diffusion de la petite propriété parcellaire.

C'est sur cette base que se met en place dans les dernières décennies du XIX^e siècle un système cultural associant polyculture et élevage avec une forte proportion de productions commercialisées (1). L'extension de l'arboriculture et du maraîchage spéculatifs date des années 1880 - 1890. Bordeaux, et surtout le marché anglais, ont joué un certain rôle; mais tendance est à la réduction de l'importance du marché britannique, notamment en raison de la concurrence d'autres zones productrices. Le marché parisien - pour l'approvisionnement de l'agglomération ou la redistribution par l'appareil commercial parisien - devient le principal débouché. C'est en fonction de ces potentialités que s'étend la culture du chasselas et surtout que se développe l'élevage et spécialement la production de veaux de boucherie(2)

Les Compagnies ferroviaires ont été les agents ac-

(1) Une évaluation de la répartition de la production agricole du Lot et Garonne entre la consommation locale et la commercialisation sur les marchés extérieurs, établie à partir d'estimations concernant les années précédant 1914, montre l'importance relative de cette dernière puisqu'elle représenterait, en valeur, plus de 48 % de la production; 65 % de la production animale est commercialisée hors du département; de même 44 % de la production végétale (blé non compris) et 30 % de la production de blé. Les besoins représentent le chapitre le plus important de la production exportée : plus de 30 % (Le Lot et Garonne économique. 1919. p.155)

(2) Deffontaines. p. citée.

tifs de cette intégration capitaliste du secteur artisanal de l'agriculture. On connaît l'action du PLM pour l'extension du vignoble languedocien. En Moyenne Garonne, le Paris - Orléans a joué un rôle important dans le développement comme dans la définition (1) des productions marchandes agricoles. Il défendit le principe de la polyculture qui assurait par l'étalement des récoltes plus de régularité dans les trafics; son action multiforme porta tant sur la réduction des coûts (tarifs saisonniers) et l'organisation des dessertes (trains spéciaux, etc...) fondamentales puisqu'il s'agit de denrées périssables, que sur une incitation directe auprès des producteurs : organisation de congrès et concours, distribution de semences et de plants ... (2)

L'industrie de la conserve (3) vint se greffer dans les dernières années du XIX^e siècle sur une vocation maraîchère affirmée. Par la régularité qu'elle assure dans l'écoulement des produits, elle contribua à la stabilisation des cultures et à l'extension du maraîchage à de nouvelles zones : celles, mal desservies ferroviairement, qui pouvaient difficilement produire pour l'exportation en frais et où les usines s'installèrent de préférence, ce qui, supprimant la concurrence de l'expédition directe, permettait de peser au maximum sur le prix d'achat de la récolte.

(1) *La Moyenne Garonne trouva difficilement un créneau d'insertion pour ses productions alors que se développaient les concurrences de zones mieux situées géographiquement, et dut procéder à de successives reconversions de ses productions commercialisées.*

(2) *Deffontaines op. citée p. 264 et suivantes*
De même la Compagnie du Midi dans la période de l'entre-deux-guerres incita les petits producteurs à développer une nouvelle spéculation arboricole : la pêche.

(3) *Développée surtout à partir de capitaux bordelais et plus encore des "Maisons" parisiennes de commerce alimentaire.*

2.2.1.2. - Dans le cas de la monoculture du pin maritime, le chemin de fer, avant de permettre par des capacités de transport massif et par des coûts faibles, l'évacuation de produits lourds et de faible valeur, avait été l'instrument de la mise en culture.

C'est dès l'époque de la Restauration que fut envisagée la valorisation par reboisement de vastes espaces ne supportant que de maigres cultures et un élevage ovin extensif, dans le cadre d'un système d'exploitation encore très largement communautaire; mais l'état des procédés techniques de construction des routes ne permettait pas leur viabilisation.

Nous avons rappelé comment ces perspectives de mise en valeur se sont trouvées au centre des problèmes liés à la réalisation de la ligne Bordeaux-Bayonne. Il s'agit ici d'une mise en valeur capitaliste (1) qui s'appuie sur l'intervention d'un capital dévalorisé : celui de l'Etat et surtout des communes à qui revient la charge des travaux d'assainissement et de drainage. L'axe Bordeaux-Bayonne - complété par des routes agricoles puis par un réseau ferré d'intérêt local concédé par diverses conventions s'échelonnant de 1879 à 1908 (2) - a donc sous-tendu, à cha-

(1) la propriété foncière bourgeoise s'étend au cours de la 2^{ème} moitié du XIX^{ème} siècle, à la faveur des difficultés des petites propriétés issues des concessions attribuées aux populations locales.

(2) A. Hilles - Le réseau ferré départemental des Landes. R.J.E.S.O. 1958.

cune de ses phases, l'exploitation des Landes. Les produits résinières et les bois sont évacués par transports maritimes à partir de Bordeaux. Les bois sont expédiés vers les mines galloises. La régularité de ce trafic, accaparé par des armateurs gallois, permet d'amener à Bordeaux la houille galloise à des prix très compétitifs, faisant de Bordeaux le second port charbonnier de France.

Il faut souligner que les produits sont exportés de la région après une très faible valorisation : poteaux de mines, traverses de chemin de fer (1), brais et collophane issus d'une première distillation de la résine.

2. 2. 2. - TRANSPORT ET SECTEURS INDUSTRIELS

L'impact des mutations du système de transport sur le développement du secteur industriel en Aquitaine concerne pour l'essentiel le développement industrialo-portuaire de Bordeaux; nous examinerons auparavant les liaisons entre ces mutations et les processus de désindustrialisation qui ont affecté certaines sous-régions aquitaines.

L'essor de l'industrie capitaliste qui (en fonction de déterminations complexes) s'effectue sur un certain nombre de bases géographiques, s'accompagne, ailleurs, de processus de désindustrialisation. Ceux-ci correspondent à la disparition de secteurs d'activités qui restaient organisés en des entreprises de type pré-

(1) L'implantation de l'industrie papetière ne date que des années 1925-30 à partir de la création d'une société par des sylviculteurs (alors que l'exploitation forestière était en crise) et bientôt de l'implantation de grandes firmes et notamment St-Gobain. Cependant dès les années 1870 existaient les procédés techniques d'utilisation par l'industrie papetière du pin maritime.

capitaliste. Ces processus sont largement entamés dès la première moitié du XIXème siècle (1) et vont se trouver accélérés par la révolution ferroviaire en ce qu'elle est un facteur essentiel du développement de la grande industrie dont notamment elle élargit les marchés, lui permettant par là même de concurrencer victorieusement les secteurs de production plus ou moins artisanaux.

L'Aquitaine avait comme au XVIIIème siècle deux foyers principaux d'industrie : le textile en Moyenne Garonne et la métallurgie en Périgord (il faut noter aussi, à partir également de l'exploitation du minerai, les centres sidérurgiques Pyrénéens et Landais). Si, dans le sillage du grand négoce bordelais, ces industries avaient trouvé avec le débouché colonial des occasions d'expansion (2), celles-ci n'avaient pas entraîné de modifications notables des structures des entreprises permettant et accompagnant l'incorporation des innovations technologiques des débuts de la révolution industrielle. Très affecté par la fermeture des débouchés outre-mer, le textile de Moyenne-Garonne n'est déjà plus dans la première moitié du XIXème siècle qu'une activité résiduelle. Les centres métallurgiques posent un problème de relations plus complexes avec les conséquences, au niveau de la structuration des marchés, de la révolution ferroviaire.

La sidérurgie est une branche où l'incorporation des innovations techniques suppose une forte immobilisation de capitaux, et l'industrialisation réelle des procédés de fabrication s'est ef-

(1) M. Lévy-Leboyer : *les banques européennes et l'industrialisation européenne dans la première moitié du XIXème siècle*.
On sait, d'autre part, que la dépression générale de 1847-1850 a durement touché les secteurs de production les plus archaïques.

(2) Les constructions militaires charentaises sont venues remplacer ce débouché au début du XIXème siècle pour la métallurgie périgourdine.

fectuée dans le cadre de grandes entreprises (Les besoins nés de l'équipement ferroviaire ont d'ailleurs été un facteur fondamental d'accélération de^{ce} processus). La centralisation - intégration des entreprises s'est accompagnée d'une concentration géographique croissante sur les principaux bassins miniers (1). Cependant les autres zones de productions peu concernées par les mutations techniques et de structuration des entreprises ont trouvé dans les goulots d'étranglement de la sidérurgie moderne, des créneaux d'insertion pour des fabrications partielles. Les hauts-fourneaux des Landes et surtout du Périgord ne se sont éteints que progressivement. Si, en tant que composante du développement du capitalisme, la révolution ferroviaire condamnait à terme ces zones de production traditionnelle, au niveau local ce sont les unités de production situées près des voies ferrées qui, en développant des activités de type sous-traitance, ont été à même de résister le plus longtemps (2).

2.2.2.2. - La localisation portuaire des industries connaît à l'heure actuelle de nouveaux et importants développements; l'implantation sur l'estuaire girondin d'un pôle pétrochimique lourd est présentée comme une option majeure d'industrialisation pour Bordeaux et l'Aquitaine.

La localisation portuaire des industries est fondée sur le rôle des ports dans le système d'échanges internationaux et

(1) J.P. Vial *d'industrialisation de la sidérurgie française 1814-1864*, p.315 commente ainsi ce processus de concentration géographique : "Le développement des voies de communication allège les charges d'obligation nées du transport des matières premières combustibles, mais la concurrence intra-nationale contraint à la réduction maximale des transports.

(2) A. Richard : *Nouvelle histoire des Landes*.

notamment dans les échanges entre métropoles et pays dominés. Concernant d'abord les industries agro-alimentaires transformant les produits tropicaux, la gamme des industries portuaires s'est déplacée vers les industries lourdes au fur et à mesure que les progrès de la navigation permettaient l'approvisionnement massif en produits pondéreux et que l'exploitation coloniale se tournait vers la production de matières premières industrielles.

A Bordeaux, le développement industrialo-portuaire, lors de la période mercantiliste, semble avoir été relativement faible eu égard au rôle du port dans le système d'échange colonial français. Alors que Bordeaux recevait environ la moitié des importations du domaine colonial français (et notamment des importations de sucre) les raffineries y étaient peu nombreuses (1). Les industries agro-alimentaires fondées sur les échanges avec les Antilles continueront à représenter un secteur important mais dispersé en entreprises de petite taille, longtemps demeurées aux confins de l'artisanat. Par contre, à l'exploitation d'un nouveau domaine colonial où le négoce bordelais s'impose : le Sénégal, correspond la création de quelques grands établissements travaillant l'arachide. Les industries agro-alimentaires à base de produits coloniaux constituent dans la seconde moitié du XIXème siècle avec les constructions navales (dont nous avons dit, alors, les difficultés), l'essentiel des activités industrielles bordelaises.

La poussée d'industrialisation contemporaine de la phase d'essor général marquant le mouvement de longue durée au tournant du siècle, est marquée par le développement important d'un

(1) *Levy-Leboyer : Cité et Histoire de Bordeaux au XVIIIème siècle.*

nouveau secteur d'activité : l'industrie chimique pour la production d'engrais (2). Les premières créations à partir de capitaux locaux sont rapidement relayées par l'implantation d'unités de production de firmes monopolistes françaises ou étrangères (1). Bordeaux devient un des centres français principaux pour la production des superphosphates (3). Ces implantations correspondent à des impératifs de localisation qui concernent tant les approvisionnements (site portuaire) que la commercialisation des produits (proximité des marchés en fonction de la sensibilité aux coûts de transport de produits de faible valeur spécifique), et s'appuient sur le noeud de communications maritimes et ferroviaires de Bordeaux. Les pyrites sont reçues d'Espagne; les phosphates naturels proviennent pour leur majeure partie de Tunisie, secondairement des Etats-Unis et d'Algérie. Les superphosphates sont alors les engrais les plus consommés en raison de leur polyvalence et de leur moindre coût relatif. Ce sont les seuls pratiquement que connaît la petite production marchande aquitaine. L'arrière-pays agricole consomme la majeure partie de la production des usines bordelaises qui est aussi exportée en Espagne du Nord par voie ferrée, et par voie maritime dans le reste de l'Espagne et au Portugal. Le vignoble d'autre part est gros consommateur de sulfate de cuivre et l'unité de production bordelaise assure en partie son approvisionnement.

(2) L'établissement le plus important est celui de St-Gobain et la firme Kuhlman a aussi une unité de production. Ces usines fabriquent à partir des pyrites l'acide sulfurique - produit de base de la chimie minérale - pour le traitement des phosphates et la production des superphosphates. Une filiale d'une firme britannique spécialisée dans la production du cuivre fabrique du sulfate de cuivre; une filiale d'une société américaine produit du soufre raffiné.

A. Loisy-op. cité p.210 et suivantes.

(1) Secteur aujourd'hui encore important de l'économie bordelaise.

(3) A. Chenevier. Le développement de l'industrie des produits chimiques à Bordeaux.

Ces implantations se sont trouvées secondairement favorisées par un certain nombre d'autres facteurs : les facilités d'approvisionnement en houille et son prix compétitif consécutif au courant d'échange généré à partir de l'exploitation forestière des Landes (et que nous avons évoqué déjà); d'autre part l'abondance d'une main d'oeuvre non qualifiée et que la faiblesse de l'industrialisation bordelaise ne rendait pas exigeante quant aux salaires. Autour des établissements principaux, se sont créés un certain nombre d'autres entreprises pour des fabrications chimiques diverses.

Nous avons antérieurement souligné comment cette industrialisation a été accompagnée par le développement des infrastructures portuaires et ferroviaires.

CONCLUSION

Ainsi dans le cadre de la restructuration géographique des activités économiques à l'échelle de la F.E.S. française en fonction des développements du capitalisme, se définit la spécificité de l'économie aquitaine : une économie où prédomine la production de matières premières agricoles et où l'activité industrielle polarisée sur la métropole régionale, centre urbain et portuaire, reste limitée et ^{ne} concerne que quelques secteurs industriels.

A l'exception de la production viticole, la production agricole est exportée après une faible valorisation. Cette caractéristique est particulièrement remarquable dans le cas de la sylviculture landaise dominée par un secteur de production capitaliste. L'exportation brute des bois et de la résine marque la faiblesse de l'initiative du capital local mais aussi la limite des investissements dans la région du capital monopoliste; elle explique la crise si forte de la sylviculture dans la période de l'entre-deux-guerres, après l'effondrement des cours de la gemme du fait de son remplacement par des produits de synthèse. La production commercialisée du secteur agricole traditionnel est exportée brute également, dans sa majeure partie. Nous avons indiqué qu'à partir de l'extension des productions spéciales de la Moyenne Garonne se sont implantées des unités de transformation. Si, par rapport à l'économie locale des zones concernées (où les activités productives autres qu'agricoles ne sont présentes que ponctuellement et le plus souvent dans des structures confinant l'artisanat), il y a là un secteur productif notable, la conserverie de Moyenne Garonne reste peu développée. Cette importance du secteur agricole traditionnel en Aquitaine est aussi, à l'heure de la crise de la petite exploitation familiale dans le cadre du "Capitalisme monopoliste d'Etat", un des éléments structurels fondamentaux de la crise régionale en Aquitaine.

Nous avons rappelé de quel type avait été le développement industriel induit par le capital bordelais. Le capital monopoliste joue, à partir de la dernière décade du XIX^e siècle un rôle croissant, réinvestissant les industries bordelaises traditionnelles (constructions navales, puis, dans la période de l'entre-deux-guerres, industries agro-alimentaires), et mettant en place de nouveaux secteurs d'activités. Il faut souligner les limites de ces derniers développements. Dans la période historique considérée, les industries chimiques constituent l'aspect le plus notable de ces implantations monopolistes, et il s'agissait là, essentiellement, d'aller au devant d'un marché régional. Cette faiblesse de la structure industrielle bordelaise sera particulièrement patente lorsque aux lendemains de la première guerre mondiale seront délocalisées la plupart des unités de production qui, pendant le conflit, avaient été implantées à Bordeaux en fonction de sa situation géographique et de son rôle de capitale provisoire.

-:--:--:--

PRINCIPAUX OUVRAGES ET ARTICLES CONSULTÉS

- D. RENOUDARD : les transports de marchandise par fer,
route et eau depuis 1850 Paris 1960
- J.C. TOUTAIN : les transports en France de 1830 à 1965
CAHIERS ISE A 1967
- A. PICARD : Traité des chemins de fer.... Paris 1892
- L. GIRARD : La politique des travaux publics du
II^o Empire Paris 1954
- M. BARBANCE : Histoire de la Compagnie Générale Tran-
satlantique 1955
- P. DE ROUSIERS : Les grands ports français.... 1909

--:--:--:--:--

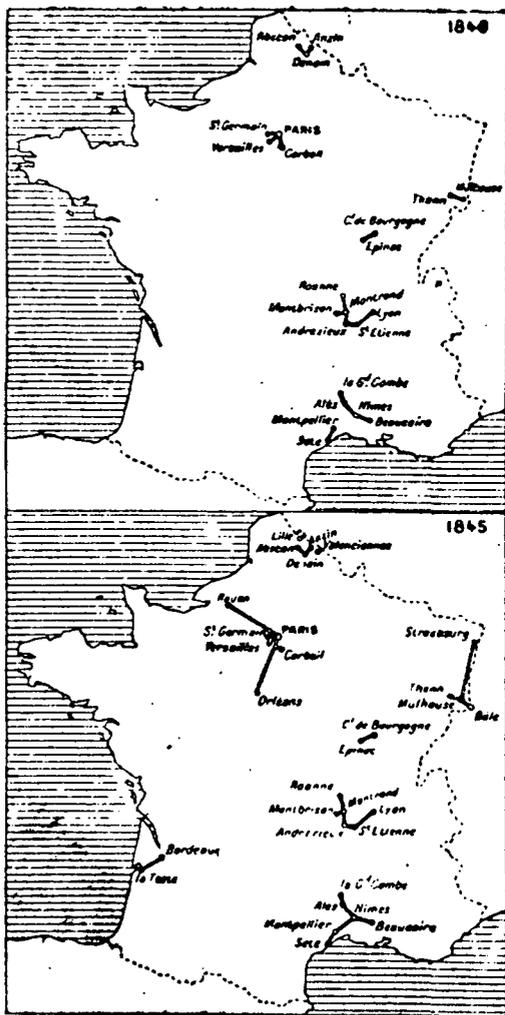
- HISTOIRE DE L'AQUITAINE (ouvrage collectif sous la direction de
CH. Higounet) Bordeaux 1971
- HISTOIRE DE BORDEAUX (ouvrages collectifs publiés par la
Fédération historique du
Sud-Ouest) :
- Tome V Bordeaux au XVIII^o siècle
Tome VI Bordeaux au XIX^o siècle
Tome VII Bordeaux au XX^o siècle
- BORDEAUX, aperçu historique (publié par la Municipalité) 1892
3 volumes.
- MALVEZIN : Histoire du commerce de Bordeaux T.III
Bordeaux 1892
- P. GUILLAUME : La population de Bordeaux au XIX^o siècle
Bordeaux 1970
- P. DEFFONTAINE : Les hommes et leurs travaux dans les pays
de la Moyenne Garonne, Paris.. 1932
- Le LOT ET GARONNE
ECONOMIQUE : Comité économique régional Toulouse 1919
- CH. BOUCHET : Lugos, commune des Landes,
collection de l'I.E.R.S.O. 1951

--:--:--:--:--

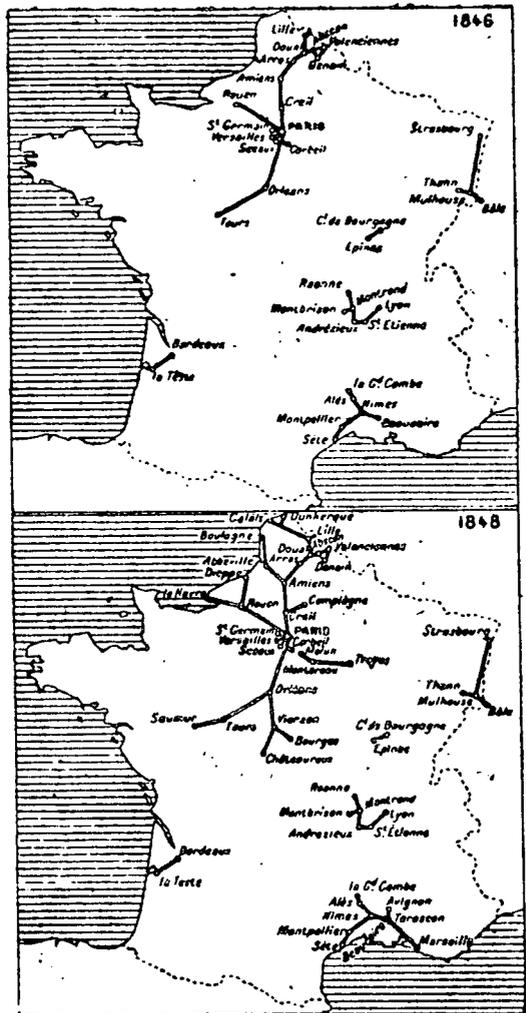
- L. PAPY : Aux origines des gares de Bordeaux
Revue historique, Bordeaux 1958
- DUJAS : L'opinion bordelaise et les premiers
chemins de fer, DES Histoire
- A. CHARLES : L'isolement de Bordeaux et l'insuffisance
des voies de communication au début du II^o
Empire, Annales du Midi 1960
- A. HILS : Le réseau ferré départemental des Landes
R J E S O 1958
- A. CHARLES : Grands travaux et nouvel équipement por-
tuaire sous le II^o Empire à Bordeaux.
Revue Historique, Bordeaux 1962
- A. LOISY : Le rôle économique du port de Bordeaux
Bordeaux 1922
- R. BLOCH : Le port de Bordeaux, son rôle, son avenir
Bordeaux 1925

-:--:--:--:--:--:--

-Carte : Jouffroy, "l'ère du rail", page 86.

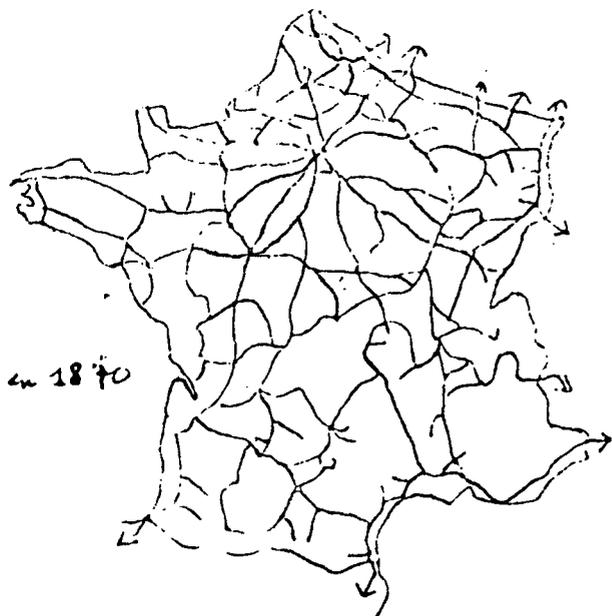
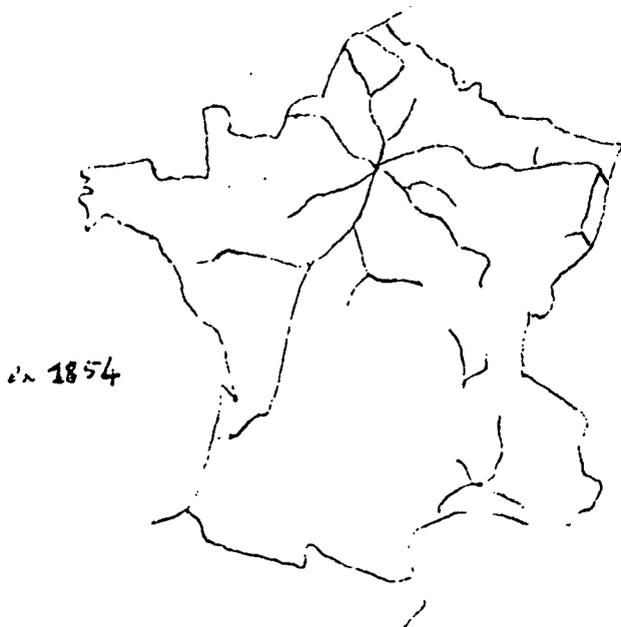


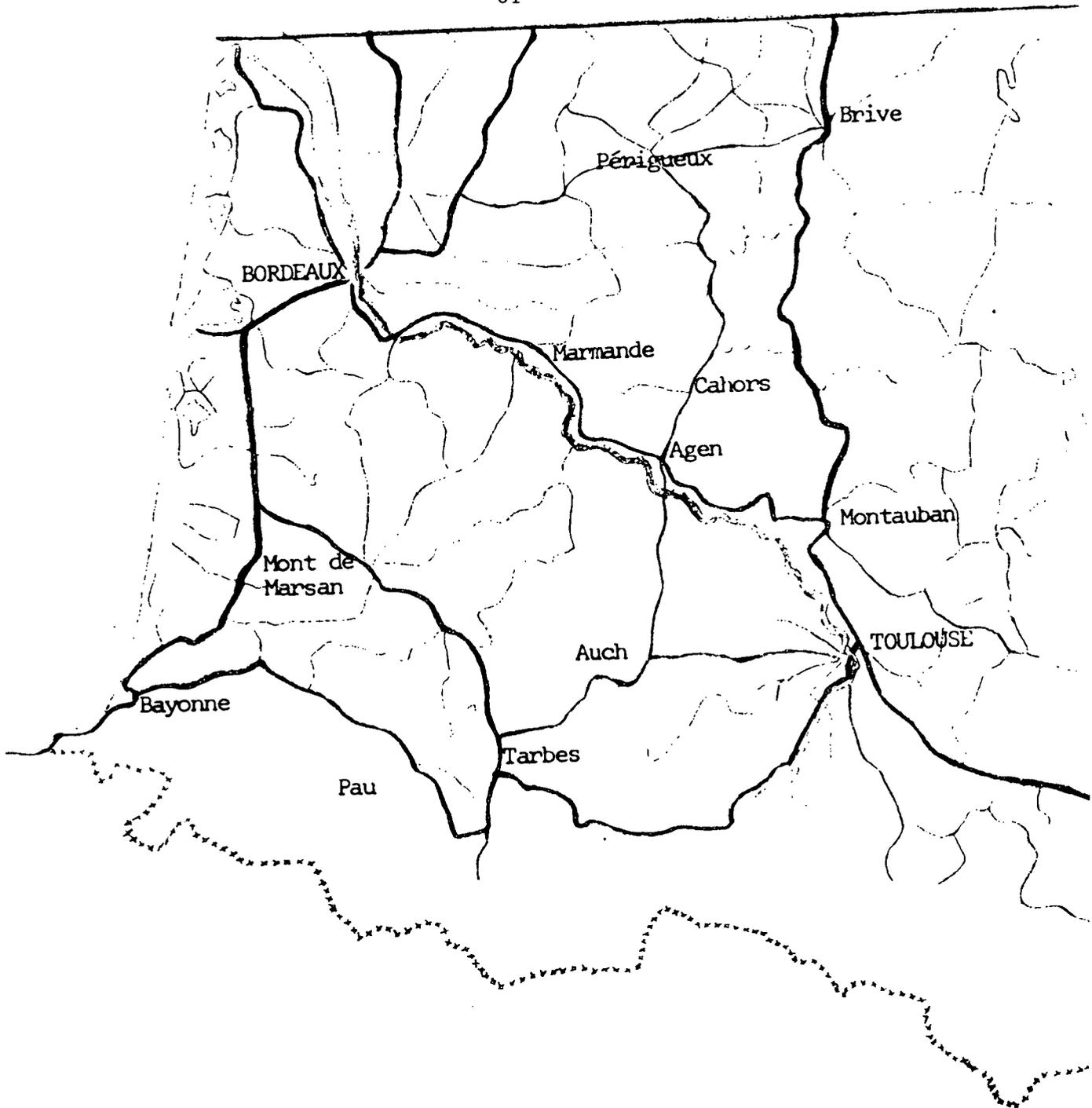
LE RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS EN 1840 ET EN 1845.
Échelle 1: 15 000 000.



LE RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS EN 1846 ET EN 1848.
Échelle 1: 15 000 000.

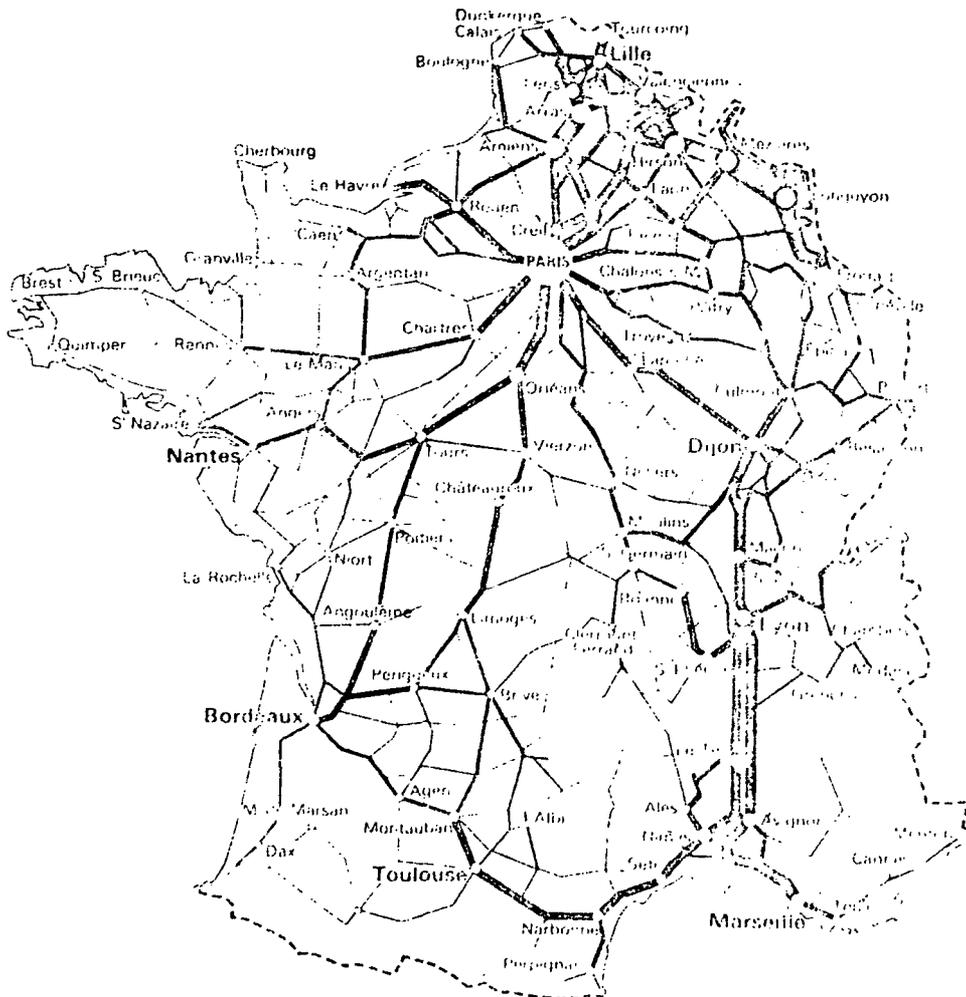
-Carte : Atlas Historique, page 322; Ed. Stock.





LE RESEAU FERROVIAIRE EN AQUITAINE EN 1913

LE TRAFIC MARCHANDISES DES CHEMINS DE FER
EN 1913



Atlas historique de France contemporaine.
Colin 1966
D'après D. Renouard
Les transports de marchandises par Fer,
Route et eau depuis 1850.

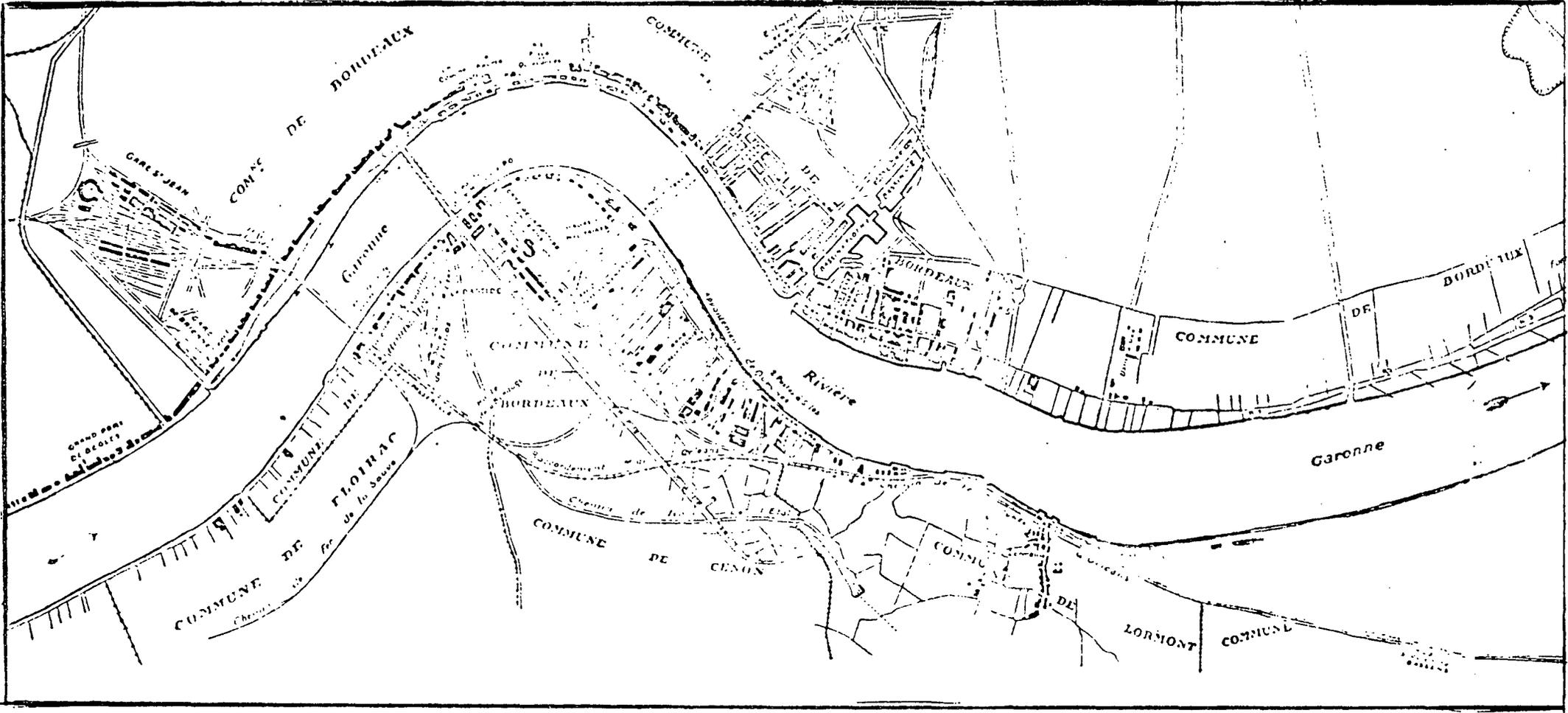


1% = 600.000 T.U.

TRAFFIC MARCHANDISES EN 1913

Débit annuel par section de ligne

D'après D. Renouard
Le transport de marchandises par fer, route, et eau depuis 1850. Colin 1960.



- PLAN DU PORT DE BORDEAUX EN 1913 -

CHAPITRE PREMIER

TRANSPORT ET EXPANSION CAPITALISTE

LE TRANSPORT COMME CONDITION DU PROCES
DE PRODUCTION EN RAISON DE LA NECESSITE
DE L'EXTENSION CROISSANTE DU MARCHE CAPITALISTE

I.- LA DOUBLE FONCTION DES TRANSPORTS: ECHANGE ET DOMINATION

- *Transports et échanges marchands*
- *Transports et relations impérialistes*

II.- LA SPECIFICITE DU TRANSPORT DANS LE CAPITALISME CONTEMPORAIN

- *Transport et pouvoir de l'entreprise capitaliste*
- *Transport et domination de l'économie capitaliste*

SECRET

STATE DEPARTMENT

THE DEPARTMENT OF STATE
IN CONNECTION WITH THE
OPERATIONS OF THE
STATE DEPARTMENT

SECRET

SECRET

TRANSPORT ET EXPANSION CAPITALISTE.

Le Transport comme condition du procès de production capitaliste, en raison de la nécessité de l'extension croissante du marché capitaliste.

L'activité de transport apparaît comme un élément essentiel et immédiat dans le processus de production. Mais, malgré les apparences, elle ne se laisse pas analyser de façon générale et abstraite comme un élément fondamental commun à toute activité économique : elle n'a pas en elle-même une "forme générale" qui définirait de façon "fondamentale" son caractère et sa logique économique quel que soit le mode de production, dans n'importe quel système économique et social ; cette activité se réalise de façon spécifique dans le cadre d'un mode de production déterminé, dans chaque formation socio-économique concrète, c'est-à-dire sur une base déterminée par les rapports sociaux de production qui y sont dominants. C'est pourquoi on est amené à aborder d'emblée le problème "transport et développement" à l'époque contemporaine au niveau de la discussion de "l'impératif du transport" dans le capitalisme. En effet, sous l'apparence de la généralité de l'importance des transports dans toutes les civilisations, à toutes les époques, on est conduit à percevoir la spécificité du rôle et des conditions de développement des transports dans le capitalisme, en raison de l'objectif précis qui leur est assigné dans les efforts pour la préservation et l'extension du profit, et compte-tenu non seulement des luttes de classes mais aussi des conflits entre groupes socio-économiques, entre catégories de capitalistes. A la lumière d'une telle analyse, à travers la corrélation dialectique entre développement des transports et développement du capitalisme, on verra se dégager plus clairement les données du problème, et s'élucider le mystère de la complexité et de la divergence des effets à long terme d'un développement des transports tel qu'il apparaît par exemple dans certaines régions "périphériques" où le transport paraît être un instrument de domination et parfois un agent de sous-développement.

Au point de départ de tout développement capitaliste - et aux débuts mêmes du capitalisme en Europe Occidentale - , on voit bien que l'intensification de la production et des échanges, à quoi tend ce mode de production en quête de profit, exige des moyens de communication et de transport : ceux-ci sont amenés à

jouer un rôle décisif, "en tant qu'élément immédiat de la production matérielle" (1) ; aussi bien, "dans la mesure où la route facilite l'échange, c'est une force productive" (1). Cependant le transport ne joue vraiment un rôle essentiel dans le processus de l'expansion capitaliste qu'à partir du moment où le capital est assez développé et concentré pour pouvoir imposer, ou entreprendre lui-même, la réalisation de nouvelles infrastructures nécessaires à l'extension des échanges. Alors, on entre dans un procès de développement dialectique où transport et capital s'enchaînent mutuellement, comme l'indiquait Karl MARX : " La production à bas prix de moyens de communication et de transport est une condition de la production basée sur le capital, parce que le produit immédiat ne peut être valorisé massivement sur les marchés lointains que si l'on diminue les frais de transport ; parce que, à leur tour, les moyens de communication et de transport deviennent de simples sphères de la valorisation d'un travail exploité par le capital ; parce que le trafic massif procure des rentrées excédant le travail nécessaire : le capital se met donc en devoir de produire les moyens de communication et de transport" (2).

L'importance atteinte par cette expansion, dès le milieu du XIXème siècle, avec le développement des chemins de fer qui vient "couronner l'oeuvre", conduit à une nouvelle concentration du capital et à "une activité cosmopolite accélérée". C'est ainsi que s'amorce ou que s'accroît un processus de disparité croissante entre régions ou nations, qui va conduire à une exploitation et à une domination économiques se marquant par une transformation des structures socio-économiques ; comme le soulignait déjà MARX lorsqu'il montrait comment dans certains Etats où la masse du corps social poursuit l'essentiel de la production selon des modes traditionnels, "toute une superstructure capitaliste absolument disproportionnée" va se trouver imposée, aboutissant à accélérer "la désintégration sociale et politique" ; ces régions ou ces pays se trouvent ainsi placés sous la domination capitaliste d'autres Etats dans lesquels se trouve "hâté le développement final et par suite la transformation finale de la production capitaliste" (3).

Le système de Transport apparaît ainsi à la fois comme le moyen et la condition de l'expansion capitaliste du fait de son importance dans les relations interrégionales ou internationales comme instrument de transfert de valeur de régions "périphériques" vers le Centre, de lutte contre la baisse tendancielle des taux

de profit, en même temps que d'extension, d'organisation et de domination de la production et des marchés. On peut ainsi mettre en évidence un double aspect qui peut paraître contradictoire mais qui est complémentaire, une double fonction des transports : à la fois instrument d'échange et moyen de domination. Ceci fait mieux apparaître la spécificité du transport dans le capitalisme, du fait des conditions de fonctionnement caractéristiques de l'entreprise capitaliste et de la nature particulière des relations entre le capital et l'Etat ; dans le capitalisme contemporain, la liaison étroite du développement des transports avec l'influence des grandes entreprises et avec l'orientation de l'intervention étatique donne un contenu très précis au rôle des transports dans les formes modernes de l'expansion capitaliste.

1.1 Section 1 - LA DOUBLE FONCTION DES TRANSPORTS :
ECHANGE ET DOMINATION.

Une double fonction essentielle des transports peut être mise en évidence, qu'il n'est pas possible d'analyser en détail ici, mais qu'il faut bien comprendre dès l'abord, dans sa dualité dialectique : elle se laisse clairement percevoir si l'on distingue (aux différentes époques de l'histoire et dans les diverses dimensions de l'espace économique) la notion d'échanges marchands (évoquant un marché d'apparence concurrentielle) et celle de relations impérialistes (impliquant une politique monopoliste et interventionniste). On s'aperçoit alors que toujours dans l'histoire ces deux aspects ont été intimement liés, et ceci aide à comprendre comment, dans le capitalisme, sous les apparences mêmes de la concurrence, c'est le pouvoir de monopole que véhicule le Transport.

.1.1.-1 A. Transports et échanges marchands.

1.1.-1.1 a) Dans toute économie de production marchande, le transport crée le marché et le développe ; il en facilite le fonctionnement et il en étend le domaine d'une façon qui paraît profitable à tous, vendeurs et acheteurs, en assurant aux premiers des débouchés sûrs et rémunérateurs et aux seconds un approvisionnement satisfaisant et varié. C'est ce type que le marché local ou régional de jadis paraît symboliser ("foires" et "marchés") avec l'immense mouvement de marchandises affluant des campagnes vers

les villes et des régions productrices vers les hauts-lieux de l'échange... C'est ce modèle, singulièrement idéalisé et simplifié, d'un marché concurrentiel permettant l'égalisation des avantages relatifs de tous les participants, producteurs et consommateurs, que l'École néo-classique continue à prendre comme base de ses théories de la consommation, de la production et de l'échange... Elle se trouve ainsi conduite à ne faire intervenir le transport que comme un élément du coût, qu'il s'agit d'intégrer dans l'établissement des prix d'équilibre de marché, grâce à une théorie spatiale ramenée à cette dimension, exprimée en termes de coûts de transport comparatifs.

Un tel mécanisme de l'échange, jouant à travers l'espace économique pour assurer une égalisation des coûts et une optimisation des possibilités de production en même temps que des réalisations de satisfactions, est celui que nous trouvons comme postulat à la base de toute l'analyse économique contemporaine (néo-classique ou post-keynésienne) du rôle des transports sur le marché, et plus particulièrement dans l'évaluation des effets escomptés d'une amélioration des transports. Or il importe de bien noter que cette façon de voir, et de prévoir, se fonde sur une certaine conception du commerce international comme reposant sur "la concurrence" ; plus exactement on se réfère implicitement au modèle irréal d'une espèce de concurrence "pure et parfaite" n'impliquant ni combat, ni arbitrage, ni stratégie, ou, si l'on préfère, excluant toute variation, toute hétérogénéité et toute complexité dans les objets et dans les conditions des échanges ⁽⁴⁾, en même temps que toute inégalité, toute autorité et toute visée à long terme parmi les co-échangistes. Autrement dit, l'analyse ne fait pas apparaître d'élément de monopole ni l'intervention d'un pouvoir, et notamment pas celle de l'Etat. Or, la concurrence, sur le plan interrégional comme sur le plan international, est avant tout une concurrence imparfaite, où apparaissent et se développent non pas seulement des disproportions entraînant la supériorité dans l'échange mais des luttes pour la fixation des cadres de l'échange, et ce à travers toute une stratégie à moyen et long terme visant à une "domination croissante et irréversible" ⁽⁵⁾.

Il faut avoir présentes à l'esprit ces conditions - qui devront par ailleurs faire l'objet d'un examen plus approfondi - pour comprendre comment les transports jouent un rôle marquant - sinon même déterminant - dans le développement économique, à l'intérieur d'une nation comme sur le plan international. Le

transport apparaît en effet de toute façon - quels que soient la forme du marché et le caractère des relations entre les parties en présence - comme un instrument naturel et nécessaire de la transformation du cadre des échanges et de l'accroissement de leur volume : c'est en ce sens qu'il crée et étend le marché ; et, en rendant possible une division spatiale du travail, il élargit la production et facilite les relations entre des producteurs et des consommateurs toujours plus nombreux et éloignés. Il constitue ainsi l'un des procédés essentiels de l'expansion capitaliste. Comme le dit MARX : "la production capitaliste diminue les frais de transport pour chaque marchandise en développant les moyens de transport et de communication et en concentrant le transport sur une grande échelle. Elle augmente la fraction du travail social, vivant et matérialisé, dépensée dans le transport des marchandises, d'abord en convertissant en marchandises la plupart des produits, ensuite en substituant des marchés lointains aux marchés locaux" (6). Ainsi le transport se présente d'abord comme un moyen essentiel de développer l'activité économique d'une société, en tant qu'il assure une condition de base d'une production de plus en plus large, d'une reproduction élargie, impliquant des échanges accrus ; il exige donc que lui soient affectées une part du travail et une part du capital disponibles pour le développement de la production à l'échelle sociale.

1.1.-1.2

b) Ainsi se dégage un premier aspect fondamental de la relation dialectique entre développement des transports et développement de l'économie : le transport est un moyen indispensable de création de nouveaux cadres de l'échange pour l'élargissement de la production et il nécessite qu'on lui affecte une partie des ressources matérielles et humaines dont dispose la société. En ce sens, MARX a pu souligner que le travail et les moyens qu'il faut investir dans la construction d'une route, par exemple, constituent une portion de travail nécessaire à la reproduction, en tant que condition générale de l'activité productrice. Si l'on peut construire cette route, c'est que la société non seulement l'estime nécessaire, mais dispose du temps de travail nécessaire à cet effet ; c'est que la route fait partie, à l'instar des conditions naturelles imposées par la géographie, des conditions sociales, produits de l'histoire (7). Mais il faut remarquer qu'au niveau de la collectivité, le travail que nécessite la construction d'une route (par exemple) ne doit pas être prélevé sur ce qui est considéré comme indispensable pour la production immé-

diante : plus exactement, ces travaux doivent être considérés comme correspondant à une valeur d'usage nécessaire pour la communauté qui en a besoin à tout prix. La route construite, ses frais de production doivent être payés au travers de l'échange ; peu importe au moyen de quel système (corvées, impôt, emprunt,..) elle a été construite : "si elle a vu le jour c'est parce qu'on y a investi une certaine quantité de travail, de moyens de production, de matières premières, etc..." (8), et c'est que cela a été possible sans absorber ce qui est nécessaire à la production immédiate, c'est que cette affectation s'est intégrée dans l'ensemble des "systèmes des besoins" et du "système des travaux" créés par la production sociale et dépendant d'elle ; c'est donc que le transport est apparu comme une activité faisant partie intégrante de la richesse réelle.

Dans ces conditions de nécessité économique aussi bien que sociale, on peut cependant se demander "pourquoi la construction de routes n'est pas l'affaire privée des particuliers, dès lors que règnent la production et la division du travail fondées sur la valeur d'échange". C'est que, d'une part, le recours à l'Etat reste indispensable pour réaliser un travail associé et coopératif, pour mettre en oeuvre les techniques et les hommes qu'exigent ces grands travaux, que les capitalistes seuls auraient du mal à réunir ; d'autre part et surtout, "pour que la route devienne rentable, il faut déjà un trafic important", et tant qu'une telle prospective paraît mal assurée et trop lointaine seuls les pouvoirs publics pourront entreprendre ces travaux. Dans les débuts du capitalisme donc, l'appel à l'Etat permet de surmonter tous ces aléas et toutes ces difficultés sociales et politiques aussi bien qu'économiques. Seul l'Etat peut faire prévaloir des objectifs d'intérêt général, peut en assumer les risques et peut soutenir des prévisions à si long terme. "Pour que le capital assure la relève de l'Etat dans les travaux publics, il faut que la communauté réelle soit déjà largement représentée par la forme du capital" (9). Pour qu'une rentabilité suffisamment élevée et rapide incite les capitalistes à entreprendre eux-mêmes la mise en place de nouveaux moyens de transport (comme les chemins de fer par exemple dans la deuxième moitié du XIXème siècle), "il faut que la production fondée sur le capital ait atteint son plus haut degré de développement" (*). "La condition préalable est

(*) Il faut aussi noter des conditions relatives à l'emprise foncière, et à la rente foncière impliquée, qui contribuent à expliquer le recours à l'Etat, notamment pour les chemins de

par conséquent double : d'une part la richesse du pays doit être dans une large mesure convertie en capital et être assez concentrée pour que de tels travaux puissent être entrepris comme procès de valorisation du capital ; d'autre part, le volume du trafic doit être suffisant et les entraves dues à la pénurie des moyens de communication doivent être ressenties assez vivement pour que le capitaliste puisse réaliser la valeur de la route par portions et à échéance dans le temps grâce à l'existence de celle-ci, c'est-à-dire grâce à son utilisation" (10).

On saisit ainsi l'intérêt direct que représentent les transports pour le capitalisme et l'importance qu'il y a à entreprendre les coûteux travaux d'infrastructure qu'implique leur développement, aussi bien que la difficulté qui empêche de les faire supporter directement et à l'avance par les intéressés. "Une route peut augmenter les forces productives en créant un trafic grâce auquel elle devient rentable. Certains travaux ou dépenses peuvent être nécessaires sans qu'ils soient pour autant productifs au sens du capital" (11) ; le capital doit pouvoir "vendre la route" (les modalités de cette vente ne nous importent pas ici) pour que le travail nécessaire aussi bien que la plus-value soient valorisés, ou bien qu'une portion du fonds général des profits lui soit attribuée comme s'il avait créé cette plus-value. Mais une intervention directe des capitalistes intéressés sera rarement le meilleur procédé, étant donné la multiplicité, la diversité et l'incertitude des intérêts en présence, en même temps que les difficultés à surmonter : même dans un système de rapports marchands de type libéral, l'intervention de l'Etat sera généralement requise.

1.1.-1.3

c) "Si un pays par exemple éprouve le besoin de chemins de fer sur le plan de la production alors même que l'avantage immédiat pour la production est si minime que l'entreprise semble être 'à fonds perdus', dès lors le capital en fait supporter les charges à l'Etat. L'Etat détient le privilège et la volonté de contraindre la collectivité à placer une partie de son revenu, et non de son capital, dans des travaux d'intérêt général, qui font ainsi figure de conditions générales de la production, et non de conditions particulières à tel ou tel capitaliste" (12).

(*) suite de la page précédente : .../...fer en Europe. C'est un aspect du problème du Transport et de l'Espace qu'il faudra examiner plus en détail.

On voit là par quelle interdépendance complexe développement du transport et développement du capitalisme vont être liés : l'Etat est un intermédiaire habituel, indispensable (même s'il n'apparaît pas toujours au premier plan) dans ce processus par lequel vont être imposés à des régions ou à des pays plus ou moins éloignés les cadres et les conditions de l'échange qu'exige l'expansion du capitalisme dans ses centres les plus avancés. "Le capital développe les forces productives en réduisant les frais de circulation réelle dans l'espace" et il pousse au développement des moyens de transport et de communication qui représentent "les conditions générales de la production". Cependant, le capital en tant que tel ne s'engage directement dans de tels travaux que s'ils constituent une "nécessité pour les producteurs, une condition imposée au capitaliste à la recherche du profit". Si l'avantage immédiat du transport pour la production paraît minime, "préoccupé uniquement des conditions particulières de sa valorisation, le capital fera supporter à tout le pays les frais des conditions générales, considérées comme des besoins nationaux" (13). De tous temps, le transport est affaire d'Etat. Même lorsque le capital en assume l'entreprise (comme pour les chemins de fer aux Etats-Unis au XIXème siècle), les conditions créées par l'Etat, l'appui de la puissance publique (ne serait-ce que pour l'emprise foncière, la sécurité, la liberté, ...) constituent des interventions d'un poids décisif.

Ainsi, même dans un développement capitaliste de type "libéral" où prédominent la libre concurrence, la libre entreprise et le libre-échange, le transport échappe à la logique de l'échange et du calcul économique ; il fait intervenir, avec l'action de l'Etat, le privilège et la contrainte publique ; et cette intervention elle-même est déterminée par la loi du profit, c'est-à-dire en fait par les exigences du capital et le pouvoir des monopoles. On s'éloigne ainsi radicalement de la voie (étroite et faussée) indiquée par le calcul des avantages et des coûts dans un "échange" libre, concurrentiel et égalitaire ; et on est amené à découvrir tout un processus de relations, à l'intérieur d'une nation comme entre nations, comportant de la part des entrepreneurs capitalistes l'exercice d'un "pouvoir économique" qui n'est pas simplement une action tactique manifestée par un quelconque "pouvoir de négociation" au seul moment de la détermination des prix de vente, mais qui implique toute une dynamique dans une stratégie de fixation des prix de production

et des cadres de l'échange. conduisant à une domination exercée sur l'ensemble du "marché", et finalement à un "échange inégal". En même temps, l'appel à l'intervention de l'Etat, au nom des intérêts supérieurs de la nation et de son expression économique, permet de s'appuyer sur l'exercice d'un pouvoir politique et d'agir plus efficacement et durablement pour modifier (de façon directe ou indirecte, visible ou invisible) les conditions mêmes de la production et de l'échange.

De telles déformations des mécanismes et des formes du marché suffiraient déjà à transformer profondément, par la seule prépondérance de certains intérêts capitalistes et par l'appui que leur apporte l'Etat, la fonction fondamentale du transport dans l'échange - dans le cadre d'un capitalisme en expansion : loin d'assurer l'assouplissement et l'élargissement de la libre concurrence, le transport favorise la domination et la centralisation du pouvoir capitaliste.

1.1.-2 B. Transports et relations impérialistes.

1.1.-2.1

a) Même si l'on se reporte à la préhistoire du capitalisme, et si l'on considère le fonctionnement des "marchés" qui assuraient l'approvisionnement des pays les plus puissants, les plus développés, les plus commerçants, on s'aperçoit que les transports à longue distance - interrégionaux ou inter-continentaux - ont toujours existé et ont toujours joué un rôle important dans la vie économique et sociale aussi bien que politique. Certes, ce rôle a pu bien souvent n'être que de fournir un approvisionnement d'appoint ou de complémentarité, mais il a permis, même tout au long du Moyen-Age, à l'Orient et à l'Occident d'échanger leurs produits de plus haute valeur, les plus recherchés par les pays où ils manquaient, enrichissant par ce commerce les pays qui en étaient le mieux pourvus. Ainsi semble se dessiner, dans ces courants du grand commerce international, le schéma des avantages comparatifs dans l'échange et d'une division internationale du travail... Néanmoins, tout au long de l'histoire, depuis les débuts du capitalisme commercial et des grandes relations maritimes et coloniales, on voit apparaître, avec le capitalisme, de grandes compagnies de commerce colonial qui joignent la puissance publique au pouvoir économique, qui renforcent leur action de monopole par une contrainte d'Etat.

Quelles que soient leurs formes, ces puissances capitalistes parviennent ainsi à fixer entièrement, de façon unilatérale,

rale et irréversible, toutes les conditions générales de la production, de la consommation et de l'échange, dans les pays ainsi dominés : c'est à la base même, dans les méthodes de production et de reproduction de la force de travail, aussi bien que dans l'ensemble du mode de production "colonial" que se trouvent déterminés les cadres et les prix de la production locale aussi bien que du commerce avec la métropole. Ainsi, sous sa forme historique la plus visible, le commerce international s'analyse en une épreuve de force pour la fixation des cadres de la production et de l'échange. Cette confrontation entre économies est d'abord une lutte entre Etats, ou du moins est-elle le fait de monopoleurs disposant de moyens de contrainte publique ; elle se marque par la disproportion, l'inégalité des parties en présence et par la domination durable exercée finalement par la puissance qui dispose des ressources économiques, politiques, militaires les plus grandes et de la possibilité de les mobiliser et de les accroître le plus facilement (ce qui se réalise, dès les débuts de l'expansion capitaliste, au profit des pays capitalistes les plus avancés).

Et, en définitive, une analyse plus approfondie des "termes de l'échange" fait apparaître que certaines régions se sont vidées par des flux continus de produits ou/et d'hommes et n'ont bien souvent reçu, en contrepartie, guère plus que la puissance de la domination espagnole ou de l'empire britannique pour contenir une misère grandissante... Ce n'est pourtant qu'à la longue que l'on se rend compte de l'inégalité croissante des situations et des conséquences désastreuses qui en résultent pour les économies et pour les populations. Ce n'est que lorsque se distendent ces relations de domination que devient manifeste, avec l'importance de l'écart, l'influence du pouvoir ; et c'est à l'occasion de l'indépendance politique obtenue ou conquise par les pays dominés que l'on peut prendre conscience du degré de dépendance économique auquel on est ainsi parvenu. Encore, le poids des habitudes acquises et la force de doctrines admises empêchent-ils le plus souvent de se rendre compte des mécanismes par lesquels ces effets de domination s'établissent, se maintiennent et se propagent et du rôle qu'y joue l'organisation des transports.

Pourtant le transport a été de tous temps un instrument de domination et d'exploitation, où le politique et l'économique étaient inextricablement liés, quel que soit le mode de production

dominant. Qu'il s'agisse des transports terrestres ou des transports maritimes, la route ou le pavillon ont toujours ouvert la voie non seulement à la marchandise mais aussi à la puissance. La maîtrise des voies et moyens de transport a toujours été associée à la constitution des empires, sur le plan aussi bien politique (et militaire) qu'économique (et financier). Le mode de production capitaliste lui-même n'a pas attendu d'appesantir son "impérialisme" politico-économique sur l'ensemble du monde pour tirer la plus grande source de profits du monopole des transports et pour exploiter au mieux ces possibilités qu'il offre de drainer des marchandises (y compris la force de travail elle-même) hors des contrées où elles sont abondantes et faciles à acquérir et surtout à dominer (par la suprématie dans les échanges comme par la supériorité des armes) : l'expansion coloniale est intimement liée à l'expansion du capitalisme.

1.1.-2.2.

b) Mais, avec le développement du capitalisme, cet aspect du transport prend une toute autre ampleur, en se développant sur de nouvelles bases. Il ne s'agit plus seulement d'assurer l'expansion ou l'hégémonie d'une nation, au point de vue politique aussi bien qu'économique, par l'intermédiaire de quelques grandes compagnies maritimes et coloniales, jouissant de privilèges leur assurant monopole économique et pouvoirs régaliens. Il s'agit, pour chaque entrepreneur comme pour l'ensemble du système, d'obtenir, de maximiser et de préserver le profit, grâce à une reproduction sans cesse élargie, nécessitant l'allongement et l'amplification continus du processus de production et de circulation : en même temps que ceci conduit à une perpétuelle expansion du marché, pour assurer la pérennité en même temps que l'équilibre du système, il se produit un incessant effort de domination qui ne s'analyse pas seulement en un effet de monopole. Plus précisément, l'important n'est pas tant pour ces entreprises de réaliser des prix de monopole dans des relations d'échange considérées du seul point de vue de l'avantage relatif obtenu sur le marché, il est d'exercer un effet global et durable sur l'ensemble des rapports économiques avec les autres agents économiques de façon à entraîner un véritable changement de structure : la différence de pouvoir économique comme la différence de dimension entraînent toute une dynamique de l'inégalité, de caractère irréversible, qui se traduit par un "effet de domination" généralisé. On entre ainsi dans une économie où la "force, le pouvoir et la contrainte" s'exercent, de façon

intentionnelle ou non, dans le cadre de structures durables qui conduisent à un monde économique de rapports entre dominants et dominés.

Toute une domination économique à travers l'inégalité des échanges se développe ainsi, sous-jacente à la domination politique qu'elle précède et à laquelle elle survit. Elle entraîne une dépendance irréversible et généralisée qui s'étend à toutes sortes d'activités et à toutes les décisions qui conditionnent la production, l'investissement, le développement dans les régions ou nations ainsi subordonnées. Et cette situation ne se rencontre pas seulement dans des rapports métropole-colonie, mais aussi dans des relations entre une zone "centrale" puissante et développée du capitalisme et des zones "périphériques", dominées et exploitées. Il y a là un phénomène essentiel dans l'expansion capitaliste jusqu'à l'époque contemporaine et tout particulièrement dans sa phase récente. Pour comprendre le mécanisme souvent subtil et caché par lequel les transports peuvent ainsi contribuer à créer un processus de "sous-développement", même sous l'apparent développement des flux commerciaux, il faut une analyse plus approfondie, mettant en évidence le rôle des transports pour l'entreprise capitaliste et dans l'ensemble du système capitaliste.

1.1.-2.3

c) Mais il faut cependant souligner encore que ce type de domination, exercée par un pays sur un autre (ou même par une région sur une autre à l'intérieur d'une même nation), implique toujours une intervention, directe ou occulte, de la force contractuelle, du pouvoir supérieur et de la contrainte publique dont dispose l'Etat, spécialement celui qui représente et dirige les pays les plus développés. L'inégalité et la puissance des entreprises et des divers groupes économiques, leurs pouvoirs de monopole mêmes, conduisent à rendre plus nécessaire (et réclamée) cette intervention ; celle-ci se manifeste par la définition et la mise en oeuvre d'une stratégie de l'intérêt général qui contribue à renforcer les stratégies des intérêts privés les plus puissants, en raison même des critères d'efficacité et de rationalité communément admis.

Or justement l'un des principaux moyens d'action de l'Etat au nom de l'intérêt collectif est la mise en oeuvre de moyens de transports qui facilitent avec l'extension du marché l'accroissement de la domination économique. Les arbitrages

effectués par l'Etat, dans la logique de l'expansion capitaliste, conduisent à faciliter l'effort de fixation de cadres de la production et de l'échange favorables aux entreprises les plus efficaces, dominantes. Le recours systématique à l'impôt et la mise en oeuvre éventuelle du secteur public permettent de réaliser rapidement et massivement des infrastructures de transport qui assurent une supériorité indiscutable aux entreprises qui sont en mesure d'en profiter. Le développement des groupements monopolistes, industriels et financiers, qui caractérise l'impérialisme, s'accompagne ainsi du développement de l'action de l'Etat, spécialement dans le domaine des transports, afin d'accroître les moyens de domination et d'exploitation dans l'ensemble des zones d'influence des puissances capitalistes.

Ainsi pourra-t-on mieux comprendre par quelles formes d'exploitation réelle bien que cachée, et à la suite de quelles répercussions aussi logiques qu'imprévues, le progrès des transports a pu entraîner avec la soumission au grand capitalisme l'appauvrissement de régions entières : "En général les chemins de fer ont naturellement donné une immense impulsion au développement du commerce extérieur, mais ce commerce, dans les pays qui exportent principalement des matières premières, a accru la misère des masses" notait déjà Karl MARX (14).

1.2

Section 2 - LA SPECIFICITE DU TRANSPORT DANS LE
CAPITALISME CONTEMPORA IN.

La nécessité, l'importance et la spécificité du rôle du transport dans le capitalisme se manifestent tout particulièrement à l'époque contemporaine où l'action des "monopoles" et l'intervention de l'Etat se sont renforcées et enchevêtrées au point de caractériser le stade actuel de l'évolution de notre système économique et social. Le transport intervient en effet plus que jamais comme un maillon essentiel dans le fonctionnement et le développement de la production et de la distribution, aussi bien au niveau de l'entreprise qu'au niveau de l'ensemble du système : il apparaît nécessaire et prend des formes spécifiques aujourd'hui dans la lutte des entreprises pour se faire place et s'imposer dans leur branche, non seulement en abaissant le coût et en relevant le profit, mais surtout en s'assurant des éléments de suprématie et de pérennité sur leurs "marchés" ; et, avec la combinaison de tous ces efforts et des actions directes ou indirectes de l'Etat, les transports constituent un système

qui permet, soutient et renforce les processus par lesquels l'ensemble du mode de production capitaliste étend son emprise et accroît sa suprématie dans tous les secteurs et toutes les régions, dans le cadre national comme au niveau international.

1.2.-1

A. Transport et pouvoir de l'entreprise capitaliste.

1.2.-1.1

a) Pour l'entreprise, le transport est un élément indispensable de succès dans son processus productif, d'abord parce que, comme dit MARX, "le produit n'est véritablement marchandise qu'une fois arrivé sur le marché", de sorte que tout le réseau de distribution, que quarrille le réseau de transport, apparaît comme indispensable à l'effort de la grande entreprise pour s'assurer la maîtrise de ses débouchés. De même doit-elle contrôler le système par lequel est assuré son approvisionnement régulier en moyens de production de toutes sortes, et aussi bien en main d'oeuvre. Mais ce qui caractérise peut-être le plus la grande entreprise moderne et permet de mieux comprendre la portée des moyens qu'elle utilise, leur incidence sur le fonctionnement global du système, c'est le développement du transport (parfois à longue distance) à l'intérieur même du processus de production immédiat d'une entreprise donnée. Les grandes entreprises modernes (notamment les multinationales) incluent toute une série de transports dans leur filière de production, en répartissant les opérations dans plusieurs établissements distincts, éloignés, même sur des continents différents, dont chacun intervient dans une fabrication très spécialisée pour produire une même marchandise finale (L'usine de boîtes de vitesse automatiques implantées par FORD près de Bordeaux pour approvisionner des usines de montage d'automobiles en Allemagne ou en Angleterre ou même aux Etats-Unis en est un exemple significatif.)

Ce sur quoi ces procédés doivent attirer l'attention, c'est l'importance considérable que prennent les "opérations hors marché" dans la grande entreprise contemporaine qui utilise des procédés monopolistiques. Ceci est clair lorsque, même camouflées sous l'apparence d'achats-ventes entre firmes distinctes, les opérations de production (en y comprenant aussi bien celles d'approvisionnement et de distribution) se trouvent rassemblées à l'intérieur de la même grande unité économique (entreprise ou groupe économique-financier) ; dans ce cas,

il est évident que ni les variables de quantités et de prix, ni les phénomènes de monopole stricto-sensu ne permettent aucune analyse pertinente des rapports économiques ; ce qui importe ici, c'est le système dans lequel s'exercent des relations de puissance à l'intérieur de l'ensemble de l'entreprise (ou du groupe) ; les éléments de la décision échappent toujours en définitive à la direction (subordonnée) de l'établissement qui ne dispose ni d'informations ni de moyens suffisants et qui subit la contrainte que peut toujours imposer la direction centrale dès que l'essentiel est en jeu (l'investissement et son financement). Mais ce qui est important, et que l'on a tendance à négliger, c'est que cette subordination, patente et brutale dans le cas d'une filiale, est également subie de façon occulte et nuancée par des firmes totalement indépendantes en principe, en apparence, mais qui se trouvent soumises à l'influence ou au pouvoir d'une grande entreprise ; celle-ci d'ailleurs exerce sa domination économique non seulement à travers le marché, dans la négociation (par son bargaining power) mais aussi hors du marché (par sa dimension et son organisation) ; toutes les relations et les conditions qui déterminent la production et la circulation sont ainsi soumises à des relations de pouvoir par lesquelles des organes de décision apparents sont en réalité subordonnés à un centre de décision effectif. A l'intérieur d'un ensemble organisé, le pouvoir de décision véritable est ainsi exercé par une firme ou un groupe qui peut s'appuyer sur une structuration contrôlée des réseaux d'approvisionnement, de production, de distribution, aussi bien que de fourniture de force de travail.

Or ce qu'il faut souligner ici, c'est que si une telle structure de domination économique s'appuie naturellement sur le contrôle des moyens de production, des décisions d'investissement, des sources de financement, elle se fonde aussi, et de façon essentielle, sur l'organisation du système de transport (à l'avantage et sous le contrôle de la firme dominante). On peut dire en effet que le pouvoir exercé par une entreprise non seulement sur le marché mais sur les conditions de l'activité de ses fournisseurs, de ses clients, de ses rivaux et de tous ceux qui sont à son service ou travaillent pour elle, ce pouvoir passe par les moyens de communication (qui comprennent aussi bien les "transports" que les "télécommunications"). C'est tout ce réseau qui permet de maintenir fermement l'ensemble des

relations sur lesquelles repose cette puissance et de tenir une position de maîtrise sur ces innombrables satellites. On le voit d'ailleurs non seulement dès qu'une nouvelle relation est établie (immédiatement les moyens de transport nécessaires sont mis en oeuvre) mais surtout lorsque quelque événement vient interrompre une relation existante : le plus souvent, la grande entreprise parvient à rétablir les communications, ou s'emploie à susciter de nouvelles relations ailleurs ; mais aussi, lorsque la guerre (ou l'indépendance) d'un pays interrompt brutalement et durablement de telles relations, on peut constater les conséquences considérables qui en résultent pour les entreprises dont toute l'activité était ainsi subordonnée à un centre extérieur dont elles se trouvent coupées ; on voit d'ailleurs, dans le cas où cette coupure est durable, comment ces activités locales tendent à reprendre et à se développer sur de nouvelles bases et de façon autonome ; et ceci incite à mieux réfléchir sur le fondement et la portée de tels phénomènes de dépendance liée au système de transport en même temps qu'au système socio-économique.

1.2.-1.2

b) On ne peut pas interpréter utilement tous ces phénomènes (et surtout chercher à les replacer dans le fonctionnement d'ensemble du système) si l'on se place seulement au point de vue d'une analyse économique (de type néo-classique) et au niveau d'une entreprise (de caractère micro-économique). L'interprétation fonctionnelle des variables de quantités et de prix se trouve bornée par la conception classique d'un "marché" ; elle ne peut que déboucher sur une conception structurelle des méthodes et des forces mises en oeuvre par une firme jouissant d'une situation monopolistique et cherchant à la conserver, à la renforcer et à l'étendre ; tous les éléments de l'environnement (l'environnement économique aussi bien que social, et en même temps géographique) se trouvent modifiés par l'action ainsi exercée. Il faut donc se placer d'emblée au niveau de l'ensemble de l'économie et de la société, considérer le mode de production et la structure sociale correspondante, dans la perspective d'une évolution à moyen ou long terme, - autrement dit il faut procéder à toute une "analyse socio-économique" - , pour comprendre la façon dont la grande entreprise contemporaine exerce son action et met en oeuvre ses moyens - parmi lesquels le transport joue un rôle indispensable.

On s'aperçoit ainsi que ce qui importe le plus dans une telle analyse, ce ne sont pas les coûts ni même les profits, du moins au niveau de telle ou telle forme particulière d'activité (comme celle de transport). Si l'on croit pouvoir avancer que la raison de l'extension et de l'intensification du recours aux transports dans le processus de production (et de distribution) est la recherche de l'abaissement des coûts et de l'augmentation (ou du maintien) des profits, ceci est bien trop vite dit. Car cette double recherche, si elle reste exacte dans son principe général, n'est conçue et réalisée (par la firme dominante) qu'à son avantage et au niveau de l'ensemble par des procédés aussi divers que contradictoires. Ce que l'analyse doit donc s'efforcer de mettre en évidence, ce n'est pas tant "comment" et "combien", mais "où" et "aux dépens de qui" se manifestent et cette compression des coûts et cette réalisation des profits. Et à cet égard l'ensemble qu'il faut prendre en considération est celui que constituent toutes les relations, toutes les opérations, toutes les pressions, dans le cadre du "marché" comme "hors marché", par lesquelles la firme dominante s'efforce de parvenir à ses fins ; et ces fins consistent non pas à obtenir une marge de profit avantageuse dans le calcul du prix du marché à un moment donné, mais bien à s'assurer une zone d'influence effective aussi forte et durable que possible, où s'opérera la maximisation et la consolidation des profits grâce à un pouvoir tendant à "intérieuriser", dans la firme dominante centrale, le maximum d'effets positifs (et notamment ceux que la théorie néo-classique qualifie d'effets externes).

C'est donc par l'aménagement de ses relations d'influence et de pouvoir (y compris vis-à-vis des autres grandes entreprises et de l'Etat lui-même) que la grande entreprise monopoliste parvient à ses fins en ce qui concerne la croissance du produit et l'extension de la dimension en vue de l'augmentation du montant des revenus et de la stabilisation du taux de profit. On comprend dès lors comment le transport permet ou facilite l'exploitation maximale des différences de valeur qui peuvent se situer en des points géographiques éloignés et qui concernent des facteurs de production jouant un rôle suffisamment important, dans l'ensemble du processus, pour que même une faible différence de gain, grâce au transport, fasse réaliser une économie considérable en définitive, - si au moins le prix de ces facteurs est, et peut être maintenu suffisamment bas au

départ -, grâce à la domination que le système de transport permet d'exercer.

.2.-1.3

c) Ainsi l'action même exercée par une seule entreprise, dès l'instant qu'elle constitue un centre de décision ayant une position dominante par rapport à de nombreuses unités économiques subordonnées, ne peut s'expliquer que comme le résultat de la mise en oeuvre de tout un ensemble de réseaux d'échanges, d'influences et de pouvoirs ; son efficacité dépend de l'efficacité de la combinaison ainsi réalisée, c'est-à-dire de la façon dont les moyens d'influence et de pouvoir permettront d'obtenir des conditions d'échange avantageuses (dans l'achat et la vente de services et de produits intermédiaires ou finals...).

encore faut-il ajouter que tous ces éléments qui jouent un rôle décisif dans la détermination des coûts de production, - si on laisse de côté provisoirement les aspects proprement financiers -, se résolvent non pas seulement en prix de production d'un produit ou d'une série de produits, mais finalement en coûts d'une force de travail, (c'est-à-dire en frais de production et de reproduction de la force de travail au niveau social, selon le niveau de vie), auxquels s'ajoutent les profits industriels, commerciaux et autres que chaque entrepreneur s'efforce de maximiser. Même si cela n'apparaît pas toujours clairement dans le cas d'une production de type artisanal (qu'elle soit agricole ou industrielle), c'est donc l'ensemble des conditions générales qui déterminent le coût de production de la force de travail qui se trouve ainsi jouer un rôle fondamental dans l'effet de domination que peut exercer une entreprise. Autrement dit, le transport permet essentiellement d'aller chercher les objets de travail ou la force de travail là où leur valeur est la plus basse, où leur coût de production est moins élevé, étant données les conditions de temps et de lieu (les procédés techniques, les habitudes sociales, les situations économiques, les rapports sociaux, les comportements sociaux, les organisations sociales et les régimes politiques...) qui déterminent à la fois la valeur de la force de travail et le prix de réalisation des produits, respectivement sur les marchés, dans les régions où se trouvent les unités économiques subordonnées, et dans le centre où se trouve le groupe dominant. Chacun des éléments ainsi mis en cause nécessite naturellement une analyse minutieuse, mais d'un point de vue "socio-économique", c'est-à-dire en mettant

en évidence les rapports de force, les luttes sociales, les tendances à la domination.

On voit qu'un effort de compréhension de tout le système qui se constitue autour d'une grande firme (ou d'un groupe) monopoliste et du rôle qu'y jouent les transports oblige à sortir des analyses économiques de marché (qu'elles soient même celles du monopole aussi bien que celles de la concurrence) telles qu'elles sont posées dans les théories néo-classiques, c'est-à-dire en termes d'échange pur, reposant sur l'égalisation de l'offre et de la demande par le prix ; il faut pour cela s'engager dans une analyse socio-économique du pouvoir (s'exerçant dans le domaine économique lui-même aussi bien sous les apparences d'un affrontement concurrentiel que dans une pression monopoliste) ; elle doit être posée en termes de lutte pour la domination dont la dynamique implique l'inégalité dans le bargaining power et dans la dimension aussi bien que dans la forme et dans la nature de l'activité. Il est certain pourtant que pour comprendre comment s'enchaînent ces effets et se déclenche le processus aboutissant à une dépendance croissante, il faut se placer au niveau de l'ensemble d'une économie et faire intervenir l'Etat : car le "pouvoir de monopole" dont il s'agit ici ne doit pas être analysé comme se manifestant seulement au niveau d'unités micro-économiques et dans le cadre d'un marché particulier, il ne peut s'interpréter que d'un point de vue macro-économique et dans les rapports sociaux entre un ensemble d'unités, de groupes, d'agents économiques ; car c'est finalement une sorte de "monopole global" qui est imposé par un type d'économie à un autre, d'un pays sur un autre.

1.2.-2 B. Transport et domination de l'économie capitaliste.

1.2.-2.1 a) C'est évidemment au niveau de l'ensemble du mode de production capitaliste qu'il faut se placer pour comprendre dans toute sa profondeur la nécessité et la spécificité du développement des transports comme condition (en même temps que comme conséquence) de l'expansion du capitalisme à l'époque contemporaine, à l'intérieur d'une nation ainsi qu'à l'échelle mondiale. On touche ici à un phénomène considérable, et controversé, qui est celui de la nécessité et des modalités

selon lesquelles le mode de production capitaliste se trouve conduit à un stade de développement "impérialiste", où des groupes monopolistes économique-financiers se répartissent les activités, à l'échelle mondiale, en s'appuyant sur une domination du monde partagée entre les grandes puissances capitalistes. Pour comprendre ces phénomènes de domination-dépendance et le rôle qu'y jouent les transports, il faut évidemment se défaire d'une conception psychologique et purement économiste des relations économiques internationales : la domination d'une économie sur une autre s'exerce qu'elle soit intentionnelle ou non, et elle utilise toutes sortes de moyens, non seulement ceux de l'échange mais aussi ceux de la contrainte - aussi bien privée que publique ⁽¹⁵⁾ ; c'est une action structurelle, qui résulte des structures, des situations et des relations respectives des économies en présence. A cet égard il faut donc considérer l'économie nationale (des différents pays en présence) dans son ensemble, non pas nécessairement comme réduit à un centre unique de décision et de pouvoir, mais comme résultat de la combinaison de diverses composantes qui sont notamment des groupes économique-financiers occupant des positions dominantes, dont les rapports de forces sont arbitrés et orientés par l'Etat, en ce qui concerne les relations extérieures, car celui-ci dispose du monopole de la puissance publique ⁽¹⁶⁾. Mais les aspects de la domination exercée par cet ensemble de centres de décisions hétérogènes apparaissent plus complexes, complémentaires, cohérents et renforcés que si l'on se contentait d'y voir un phénomène de monopole dans le commerce extérieur.

D'abord si la lutte pour l'échange (sauf exceptions importantes) reste le fait de firmes privées, la lutte pour la fixation des cadres de l'échange va être généralement le résultat d'une épreuve de force entre Etats ⁽¹⁷⁾ ; et, si chaque partenaire y engage ses atouts politiques aussi bien qu'économiques, ses ressources militaires ou diplomatiques comme financières ou humaines, il n'y a jamais égalité entre les forces des parties. De sorte que même si l'une des deux n'a pas succombé dès les débuts (comme dans l'établissement de rapports de type "colonial"), l'effet de domination est la règle, c'est-à-dire que les structures-mêmes des relations entre économies sont inégalitaires et faciliteront l'exploitation à travers l'échange même. Or, parmi ces cadres généraux de l'échange, il n'y a pas seulement la fixation des tarifs douaniers ou de la parité mo-

nétaire, ou des conditions financières, il n'y a pas tellement non plus une détermination autoritaire des quantités et des variétés sur lesquelles porteront les échanges ; il y a aussi et surtout (bien qu'on oublie toujours de le signaler) les décisions concernant l'organisation et l'orientation du système de transport qui conditionnent le sens et la nature du trafic.

C'est ainsi que même entre Etats souverains et usant de leur indépendance politique, le système de transport pourra entretenir un système de rapports socio-économiques se traduisant par une dépendance, c'est-à-dire une domination et une exploitation de l'un par l'autre, à travers même des relations commerciales apparemment fondées sur l'échange et la compétition.

Pour comprendre cette situation - avant d'analyser de façon plus approfondie le rôle spécifique des transports à cet égard - il faut ajouter que la diversité même des entreprises et des productions de l'économie nationale dominante, qui donne l'apparence de ce que l'on s'obstine à considérer comme pure concurrence, contribue à l'exercice d'un pouvoir de monopole global et collectif. En effet, entre les produits et services offerts par les diverses entreprises d'une économie en position dominante, il y a une sorte de complémentarité globale qui, compte tenu de la force contractuelle et de la dimension supérieures de cette puissance, établit une situation monopolistique vis-à-vis d'une région, d'un pays qui n'a pratiquement pas d'autre possibilité de s'approvisionner. De même, les exigences de l'équilibre dans le commerce international, aussi bien que la dépendance vis-à-vis d'un acheteur qui dispose de toutes sortes de moyens pour se mettre en position "monopsonique", conduisent le pays le moins développé à ne pouvoir écouler ses produits (matières premières d'origine agricole ou industrielle notamment) qu'à destination ou par l'intermédiaire de cette économie dominante. Il est certain que dans cette sorte de double dépendance, le système de transport joue un rôle décisif qui devra être analysé en détail ; il faut noter de suite qu'il impose ces cadres aux échanges non pas seulement par la contexture et l'orientation du réseau des lignes de transport, mais aussi par tout le système socio-économique correspondant selon lequel sont organisés les transports et les activités d'import-export.

1.2.-2.2

b) Le rôle des transports dans l'expansion capitaliste s'avère donc à la fois important et complexe et le plus souvent il est mal perçu ou reste caché sous les apparences des "échanges" qu'il véhicule : or c'est bien plutôt la "dépendance" que le transport entretient ; ceci doit se comprendre non pas tant comme une dépendance de chacun des pays concernés à l'égard de son commerce extérieur, mais bien comme une influence dissymétrique et irréversible subie par une économie dépendante par rapport à une économie dominante : car si une grande puissance a besoin de ses importations (et de ses exportations), pour assurer sa production et la réaliser, celles-ci sont divisées, réparties entre un grand nombre de pays fournisseurs dont aucun (isolément) n'a la force nécessaire pour obliger à une discussion sérieuse pouvant sortir hors des cadres de l'échange fixés par la puissance dominante, d'autant que, pour ces pays dépendants, toute la structure de leur économie est conditionnée par leurs exportations (et leurs importations) nécessaires et prépondérantes pour le fonctionnement de tout le secteur capitaliste de leur économie. Le système de transport contribue puissamment à créer et renforcer cette dépendance irréversible par le fait que son organisation et son orientation assurent à l'économie dominée un débouché "préférentiel" pratiquement exclusif pour ses exportations et lui offre la possibilité (en fait exclusive) de développer ses relations d'affaires avec l'économie dominante pour la diversité des produits et services qu'il faut acquérir. Par là et en même temps, l'économie dominante détermine le montant et la variété des importations que l'économie dépendante pourra réaliser et payer par ses exportations. Le niveau et la nature des investissements, le volume du revenu national, les conditions de l'emploi et de la formation des revenus et des prix se trouvent ainsi prédéterminés, d'une façon qui mérite une attention particulière.

De plus, le système de transport - et son développement - est un élément essentiel de tout le "système de création de marchés nouveaux" (18) qu'une économie dominante est amenée à mettre en oeuvre pour maintenir sa position de maîtrise en accroissant les secteurs et les zones où elle peut susciter des demandes de ses produits, en y créant ou accroissant des offres de matières premières dont elle a besoin pour élargir sa production. Par l'ensemble du système socio-économique qu'implique la mise en place de transports nouveaux, elle peut contrôler l'emplacement géographique, les branches économiques, les structures

socio-économiques, les conditions de volumes et délais qui caractérisent ces nouveaux "marchés", et réaliser de la sorte le mode de développement dans l'économie dominée qui est le plus avantageux pour l'économie dominante. Ainsi toute une dynamique et toute une dialectique de la domination peuvent s'enchaîner, en un déroulement séquentiel croissant et irréversible en fait, tant qu'on demeure dans le domaine des rapports économiques. Au surplus l'économie dominante peut maintenir les bases et les conditions de fonctionnement des marchés monopolistiques en accordant à ses partenaires des avantages qui les incitent à accepter ce type d'économie (et de société), et surtout à le conserver sans s'engager dans des politiques et des réformes de structures qui lui seraient contraires. Elle arrive ainsi à multiplier les possibilités d'opérations liées (où un contrat commercial par exemple est lié, en contrepartie, à une opération monétaire, financière ou politique) qui permettent de renforcer les liens de dépendance. En outre, l'économie dominante tendra à multiplier et à élever les "barrières à l'entrée" qui protègent le domaine où s'exerce son pouvoir de monopole contre les emprises éventuelles de puissances étrangères. Ainsi pourra-t-elle, sans qu'aucune force économique s'oppose efficacement à ses prétentions, contrôler l'activité économique d'une région de façon permanente et structurelle, en parvenant à influencer les marchés des produits et des services jusqu'à pouvoir payer les productions et les facteurs de production dans cette région à une valeur qui demeure très basse (étant données les conditions de la reproduction de la force de travail qui s'y trouvent maintenues), en même temps que les produits pourront être vendus, dans les économies capitalistes développées, à une valeur élevée (qui y correspond à la productivité et aux conditions de reproduction de la force de travail). La structure du système de transport est l'un des instruments les plus efficaces d'une telle politique (avec d'autres comme la structure de l'appareil de production et le système monétaire et financier).

On voit que l'importance du rôle des transports est loin d'avoir été perçue et analysée dans tous ses aspects et toutes ses conséquences, aussi bien pour le fonctionnement des économies ainsi mises en relation que pour leur développement séculaire. Au contraire, les théories en honneur sur l'échange international, ramené à des variables de quantités et de prix et à des problèmes d'élasticité et d'équilibre, en inspirant

une vision et une conception des relations entre nations fondées sur l'interdépendance dans l'égalisation et la maximisation des avantages respectifs pour chaque nation, ont conduit seulement à mettre l'accent sur les bienfaits de l'extension des transports considérés comme assurant l'élargissement et l'unification du marché à l'échelle nationale aussi bien qu'à l'échelle mondiale. Eludant les analyses de structures (ou les ramenant à des éléments de détermination des volumes et des coûts), la théorie de la concurrence internationale a fait perdre de vue les conditions, les contreparties et les conséquences de l'amélioration et de l'extension des transports, que l'on peut considérer comme des moyens ou des résultats d'une "exploitation" capitaliste liée à une structure et à une politique de "domination".

1.2.-2.3

c) Grâce à une telle extension des transports, l'expansion capitaliste est parvenue à investir et à dominer progressivement tous les secteurs d'activité et toutes les régions géographiques, à l'intérieur d'un pays aussi bien qu'à l'échelle mondiale. Ainsi, le mode de production capitaliste a pu réduire, éliminer ou absorber les formes anciennes de production paysanne ou artisanale : même si elles demeurent en tant que mode de production traditionnel s'efforçant de survivre ou de s'adapter dans un secteur spécifique, elles se trouvent dominées et exploitées par le grand capitalisme économique-financier. Aussi bien des activités commerciales ou de services se trouvent intégrées au mode de production capitaliste, même lorsqu'elles ne sont pas transformées en entreprises capitalistes modernes, en étant obligées de se plier à ses normes, à ses procédés, à son organisation. Tous les effets d'une domination monopoliste peuvent ainsi, les transports aidant, se répandre dans toutes les branches de l'activité et dans toutes les zones de l'espace économique et les soumettre à une "exploitation capitaliste" réelle : sans avoir à recourir au processus d'une exploitation proprement dite s'appliquant directement et formellement à la force de travail, le pouvoir exercé sur toute l'économie par différents procédés détermine un bas niveau des prix des produits de l'économie locale, maintient des prix élevés pour les produits et services qui lui sont fournis et, par toute sortes d'interventions onéreuses, comprime ce qui constitue la rémunération des producteurs locaux, et finalement accapare la majeure partie des rentes et profits. Il y a là une analyse qu'il faudra

préciser afin de montrer de quelles façons et dans quelle mesure le système de transport contribue à cette inégalité de développement entre le centre d'un capitalisme "impérialiste" et la périphérie, c'est-à-dire toutes les régions qui sont soumises à ces effets de domination introduisant une dépendance dissymétrique et une exploitation capitaliste. Ces "régions" peuvent se situer aussi bien à l'intérieur des frontières nationales qu'à l'extérieur, malgré les différences qui proviennent du fait qu'elles sont directement soumises au même pouvoir politique, aux mêmes interventions de l'Etat ; la région dans la nation n'a pas en principe d'intérêt spécifique à faire prévaloir par rapport à l'intérêt national... jusqu'au moment où l'on s'aperçoit que le libre-jeu de la (soi-disant) concurrence ne comporte pas plus d'égalité et d'interdépendance dans les échanges inter-régionaux que sur le plan international ; jusqu'au moment où des réactions "politiques" régionalistes se développent devant un tel comportement du système. C'est alors que (bien que la théorie n'en fasse pas cas) les revendications se portent sur le système de transports et de communications, et tendent à obtenir non pas tant de meilleures relations avec le centre qu'un ensemble mieux structuré de liaisons intra- et inter-régionales et même internationales. Ce qui devrait fournir ample matière à réflexion.

L'observation de ce qui s'est produit sur le plan mondial depuis les débuts du capitalisme, et spécialement aux grandes époques d'expansion aussi anarchique qu'accélérée (considérées dans les évolutions à long terme qui les ont suivies), devrait fournir, par voie de comparaison (toutes proportions gardées et compte tenu des différences essentielles de situations), d'utiles instruments d'analyse des rapports entre régions "centrales" et "périphériques" à l'intérieur même d'une nation. Les rapports entre les différentes régions du globe au cours de l'ère capitaliste et leur évolution pluriséculaire devraient mettre en évidence le rôle fondamental des transports dans cette transformation du monde qui s'est traduite en définitive par un processus de sous-développement de régions réduites au rôle de fournisseurs de matières premières agricoles ou minières. Des pays qui étaient, encore au XVII^e siècle, les symboles de la richesse ("le Pérou", "les Indes", ...) ont été amenés à un état de misère effroyable ; et cependant l'organisation des "marchés mondiaux" des principales matières premières et d'un réseau mondial de transports paraissait fournir l'assurance (symbolisée

par le soi-disant "pacte colonial") d'avantages réciproques dans les échanges. Il serait très instructif de comparer les enseignements des théories classiques (ou néo-classiques) sur les bienfaits de la coopération et de la spécialisation à l'échelle mondiale, sur l'égalisation et l'équilibre dans les échanges, avec les inégalités qui ont été s'aggravant jusqu'à l'heure actuelle : on comprendrait à quel point il est regrettable que l'on n'ait pas introduit les situations d'inégalité, les stratégies d'influence, les effets de domination dans l'analyse des relations internationales (19). La "socio-économie" des transports ne pourrait que gagner à considérer de tels problèmes, à condition toutefois de ne pas hésiter à pousser l'analyse dans le domaine des relations entre classes ou couches sociales, entre catégories ou groupes socio-économiques, **domaine dans lequel on introduit une approche en termes d'échange inégal et de développement inégal, sur la base des notions de pouvoir, d'impérialisme, de domination et de dépendance...** Mais de telles analyses supposent qu'on ait d'abord dégagé les conditions particulières dans lesquelles le transport intervient dans le processus de production et de circulation capitalistes, précisant ainsi les raisons pour lesquelles il intervient de façon décisive dans le développement (ou le sous-développement).

* *
**

Références Bibliographiques

au CHAPITRE Ier

- (1) Karl MARX - Le Capital - cf.not. Livre II - Section 1, in Fine, Ed.Sociales L. II, T.1, p. 137-140 (Ed.La Pléiade, T.2., p. 582-584) - Fondements de la Critique de l'Economie Politique (Ed.Anthropos-Paris 1968- grd.Format) T. II. p.10 - note.
J.J. CHAPOUTOT et J. GAGNEUR - "Caractères économiques des Transports urbains" (Mars 1973, Grenoble, Université des Sciences Sociales. U.E.R.-Aménagement-Urbanisation), p. 31 et suivantes, citent et développent les passages de MARX indiqués ici (not. p. 42 et 50-57)
- (2) Karl MARX - Fondements T. II. p.15
- (3) Karl MARX - Lettre à DANIELSON (1879) (T.II (Ed.Sociales- Lettres sur le Capital, p. 292-296) (Ed.La Pléiade - T. II. p. 1517)
- (4) François PERROUX - Une théorie de l'Economie Dominante - part. "paradoxe de l'Economie sans domination" in: L'Economie du XXème Siècle (3ème Edition P.U.F. 1969) (p. 135-143)
- (5) François PERROUX - Une théorie de l'Economie Dominante d° p. 71-72
- (6) Karl MARX - Le Capital - Livre II -(Ed. Soc. T.1. p.139) (Ed. La Pléiade p.584)
- (7) Karl MARX - Fondements ... op.cit. T. II p.16 et suivantes
- (8) Karl MARX - Fondements ... T.II p.17
- (9) Karl MARX - Fondements ... T.II p.21
- (10) Karl MARX - Fondements ... T.II p.22
- (11) Karl MARX - FONDEMENTS ... T.II p.23
- (12) Karl MARX - FONDEMENTS ... T.II p.23
- (13) Karl MARX - FONDEMENTS ... T.II p.23
- (14) Karl MARX - Lettre à DANIELSON (1879) op.cit. p.295
- (15) François PERROUX - Economie Dominante - op.cit. p. 87
- (16) François PERROUX - d° p. 89 - 90
- (17) François PERROUX - d° p. 90 - 91
- (18) François PERROUX - d° p. 97
- (19) François PERROUX - d° p. 93 - 95

