

CHAPITRE DEUXIEME

TRANSPORT ET ROTATION DU CAPITAL

LE TRANSPORT COMME MOYEN SPECIFIQUE DE
VALORISATION PAR L'ACCELERATION DU CYCLE
DE ROTATION DU CAPITAL

I.- TRANSPORT ET CIRCUIT DE REPRODUCTION DANS SON ENSEMBLE

- *Le rôle du Transport dans le temps de travail*
- *Le rôle du Transport dans la période de production*
- *Le rôle du Transport dans la période de circulation*

II.- TRANSPORT ET CIRCUIT DE FINANCEMENT

- *Période de circulation et crédit*
- *Période de production et financement*
- *Réduction du temps et restructuration de l'espace*

NATIONAL BUREAU OF STANDARDS

RESEARCH AND STANDARDIZATION DIVISION
WASHINGTON, D. C. 20540

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR, NATIONAL BUREAU OF STANDARDS
SUBJECT: [Illegible]

DATE: [Illegible]

BY: [Illegible]

TITLE: [Illegible]

1. [Illegible]

2. [Illegible]

TRANSPORT ET ROTATION DU CAPITAL

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

L'analyse du rôle des transports dans l'expansion capitaliste, ainsi que des effets qui peuvent en résulter pour le développement d'une région, nécessite de passer à un niveau d'abstraction plus élevé ; il faut expliquer pourquoi et comment le perfectionnement des transports favorise, plus encore que l'accroissement du volume des échanges, l'augmentation des profits, dans des conditions et proportions qui dépassent de beaucoup les seuls avantages procurés par le déplacement des matières premières ou des marchandises fabriquées ; ce qui permet de compenser les frais considérables qu'occasionnent les investissements nécessaires. A cet égard toutefois, il faut tenir compte des formes particulières d'accumulation du capital dans les transports, qui permettent d'opérer une certaine forme de dévalorisation par l'intervention de la puissance publique : ce problème important devra faire l'objet d'une étude particulière, dans le chapitre suivant, et peut donc être provisoirement laissé de côté. Si l'on cherche ce que l'amélioration des transports en elle-même apporte à la production capitaliste, on voit que c'est surtout la rapidité et la régularité de l'approvisionnement des usines et de l'écoulement de leurs produits qui permettent de réaliser, à partir de profits unitaires peut-être faibles, d'énormes masses de profits globaux, grâce à la plus grande vitesse de rotation de l'ensemble du capital.

On touche là encore à une question fort peu étudiée, et à vrai dire délaissée, et même littéralement ignorée, par l'analyse "néo-classique" qui se borne à décrire et à mesurer en termes de coûts et de profits comparés la dimension "spatiale" qu'introduit le transport par les conditions géographiques et technologiques de l'extension du "marché" et des avantages procurés, en omettant la dimension "temporelle" dans ce qu'elle a de spécifique, c'est-à-dire non pas seulement le raccourcissement de la distance, en durée de parcours, mais l'accélération du rythme, en périodes de rotation. Il faut se reporter à Karl MARX pour trouver, étroitement intégrée à l'étude du processus d'ensemble de la reproduction et de la valorisation du capital, une analyse détaillée des cycles de produc-

tion et de circulation qui révèle les problèmes et les contradictions que rencontrent le fonctionnement et le développement du capitalisme. Cette approche permet de pénétrer la profonde relation dialectique des diverses formes concrètes de développement des transports avec les diverses modalités du développement de l'économie ; elle montre en effet comment le perfectionnement des procédés empiriques qui concourent à l'élargissement du processus de reproduction contribue à la valorisation du capital, tout en soulignant l'aggravation des contradictions au cours du procès qui va de la création à la réalisation de la plus-value. La méthode d'analyse indiquée par MARX s'avère ainsi nécessaire pour mettre en évidence à la fois les mécanismes économiques par lesquels le transport contribue à la valorisation et les luttes sociales à travers lesquelles se réalise l'expansion capitaliste. Ainsi parvient-on à saisir la signification profonde et les répercussions ultimes de l'activité de transport et du capital-transport dans l'ensemble du processus de développement du mode de production capitaliste, que ce soit à l'échelle de la firme, ou à celle de la région, de la nation ou du monde. Il convient pour cela d'analyser d'abord les aspects matériels et économiques de la rotation du capital dans le processus de production et de circulation, à travers lesquels s'exerce l'action des transports, avant d'indiquer les incidences qu'elle peut avoir dans les conditions de financement et de crédit.

2.1

Section 1 - TRANSPORT ET CIRCUIT DE REPRODUCTION DANS SON ENSEMBLE.

Sans chercher à faire ici une analyse exhaustive du problème, et en se limitant à son application à l'étude de l'incidence du développement des transports sur le développement relatif d'une région, il faut d'abord rechercher quels sont les aspects de l'accélération du processus de production par le transport, quels en sont les effets sur la valorisation du capital. En faisant abstraction pour l'instant des aspects financiers proprement dits, l'analyse de MARX conduit à distinguer deux façons de valoriser plus activement le capital, de réaliser une valeur plus élevée : dans le procès de production et dans le procès de circulation. Cette distinction, qui ne prend toute son importance que dans l'analyse marxiste, est

sans doute essentielle ici : car la confusion des phases du procès d'ensemble de reproduction capitaliste conduit à s'attacher indistinctement à la production et à la commercialisation, en mettant habituellement plutôt l'accent sur la seconde, du point de vue de l'avantage qu'apporte le perfectionnement des transports ; or, justement, c'est par l'insertion du transport d'une part dans le procès de circulation (sous tous ses aspects) et d'autre part dans le procès de la production proprement dite que l'analyse marxiste permet de mieux pénétrer les conditions économiques dans lesquelles les transports jouent leur rôle spécifique dans le capitalisme, et en même temps les contradictions sociales qui sous-tendent toute dialectique de ce mode de développement. A cet effet, tout en réservant une attention particulière à la période de circulation, il faut d'abord s'attacher à la période de production.

Le cycle du "capital-productif" consiste essentiellement dans la série des opérations de production qui aboutit à la transformation des objets de travail initiaux ("matières premières") en produits finaux ("marchandises"), grâce à des moyens de travail ("machines") et à de la force de travail ("main d'oeuvre") - en faisant abstraction pour l'instant des problèmes financiers ("monnaie") ainsi soulevés. Le problème de la bonne réalisation de tout ce mouvement d'ensemble sans temps-morts ni à-coups paraît être surtout un problème d'organisation interne du travail et de la production dans l'entreprise ; et à ce titre il semble ne relever que des techniques de gestion de l'entreprise (et n'est effectivement évoqué que dans cette spécialisation de l'analyse économique contemporaine...). En réalité pourtant, c'est au niveau de l'ensemble du mode de production capitaliste que ce problème se pose et qu'il est résolu en général dans la pratique. Le fait de la dissémination spatiale des objets de travail aussi bien que des opérations de production, en des lieux et des établissements plus ou moins éloignés, impose une organisation sociale des moyens de transports massifs, rapides, peu coûteux : tout en intéressant directement l'activité productive des entreprises, ces opérations de transport nécessitent des initiatives d'infrastructure de la collectivité ; les conditions et les solutions qui caractérisent le développement de cet élément nécessaire de la production sont d'une importance déterminante au point

de vue de l'influence véritable exercée sur le développement économique et social d'une région donnée.

2.1.-1 § 1. Le rôle du Transport dans le temps de Travail.

La rapidité et la qualité du cycle de production, son recommencement et son élargissement réguliers, supposent une abondance croissante des moyens de production et de main d'oeuvre, sur les marchés et dans les entreprises ; et ceci nécessite un fonctionnement et un accroissement réguliers des transports comme condition même de la continuité de la reproduction. Mais l'objectif de la production capitaliste n'est pas seulement d'accroître les quantités et d'abaisser les coûts de production par les gains de productivité, par des économies d'échelle, il est aussi d'augmenter la masse et le taux des profits annuels, en accélérant les cadences, ou plus précisément en augmentant le nombre de rotations successives du capital productif accomplies au cours d'une période d'une année par exemple, pour pouvoir accélérer la production de plus-value, accroître son volume global par année et ainsi élever le taux annuel du profit, et permettre par suite d'intensifier l'accumulation du capital et d'améliorer la productivité du travail. C'est là le fondement même du développement capitaliste et, parmi tous les procédés qui permettent de l'assurer, l'accroissement et les perfectionnements des divers moyens de transport jouent un rôle indispensable. Pour bien analyser la façon dont les transports interviennent ainsi directement dans le processus de production, il faut distinguer les diverses activités concrètes qui se trouvent rassemblées dans l'ensemble complet de ce processus et considérer le temps plus ou moins long qu'elles prennent ; elles peuvent être ainsi réparties successivement dans le temps, ce qui dépend de la technique de chaque production ; la coordination de toutes ces activités s'étend elle aussi sur une certaine période de temps dans des conditions variables d'une industrie à l'autre, d'une entreprise à l'autre : il semblerait qu'on ne trouve aucun principe général à l'analyse. Or, ce qui importe le plus à cet égard, ce qui a la portée la plus large, c'est la distinction introduite par MARX entre la "période de travail" et la "période de production" : d'une part la période de travail correspond à la période de rotation du capital liée aux seules opérations de fabrication

proprement dites, pendant laquelle la force de travail s'applique immédiatement sur les objets de travail, et d'autre part la période de production couvre tout le temps pendant lequel "le capital est retenu dans la sphère de la production", sans pour autant donner lieu tout le temps à un travail. Cette distinction est fondamentale pour bien saisir le rôle du transport dans la production : tous les délais qui allongent la durée d'immobilisation dans le processus de production au-delà du strict nécessaire pour le temps de travail accroissent singulièrement et improductivement les frais et diminuent le nombre de périodes de rotation du capital productif par année (nombre par lequel se trouve multiplié le taux de profit au cours d'une année) ; il faut ajouter par ailleurs toutes les améliorations qui permettent d'abaisser le coût global de la force de travail employée dans les opérations de production proprement dites, auxquelles les transports peuvent contribuer de façon peut-être indirecte mais très efficace.

2.1.-1.1

1) En ce qui concerne le "temps de travail" nécessaire pour l'accomplissement des opérations de production proprement dites, il peut sembler qu'il ne se trouve guère concerné par l'activité de transport, du fait que son raccourcissement ne paraît pouvoir provenir que de progrès dans la technique ou dans l'organisation du travail. Il ne faut pourtant pas sous-estimer l'importance des moyens de transport et de communication (les plus divers et adaptés aux techniques de production particulières à chaque branche) dans les perfectionnements qui peuvent être apportés à l'organisation du travail et de la production dans une entreprise : au total, ils procurent généralement une réduction du temps de fabrication, une accélération du processus de production ; mais c'est sans doute leur incidence sur l'intensification de l'exploitation de la force de travail qui leur confère leur principale efficacité.

L'ensemble du "procès de production immédiat" que représentent toutes les opérations matérielles de fabrication implique en effet bien des déplacements de matières premières, de produits intermédiaires, qui nécessitent des transports à l'intérieur d'une même entreprise. MARX attirait déjà l'attention sur ce phénomène et il montrait comment le développement de tout un "système de machines", de plus en plus coordonné et automatisé (grâce à des machines-transfert, etc..), en même

temps qu'il comporte une réduction des temps-morts, un raccourcissement de la durée de production, un accroissement de l'utilisation quotidienne des machines, réduit le rôle des travailleurs individuels à celui de servants de machines et permet l'extension incessante de l'utilisation d'une force de travail peu qualifiée ; ainsi le système diminue la valeur de la force de travail, en élève le degré d'exploitation et pousse à son intensification.

De la même manière, mais à un niveau plus élevé et sur une plus large échelle, les méthodes modernes de transport et de spécialisation des tâches, à l'intérieur d'une même usine comme entre établissements éloignés (par sectionnement de l'entreprise ou par sous-traitance) ne s'expliquent pas seulement par la réduction du temps total de fabrication mais aussi par la possibilité de réaliser ainsi des implantations et des méthodes industrielles moins onéreuses ; approvisionnements plus faciles, aménagements de zones industrielles attractives, rentes foncières plus basses, se conjuguent avec la recherche d'une main d'oeuvre moins chère...

2.1.-1.2

2) De même que les transports permettent l'exploitation rationnelle et intensive des bassins de matières premières les plus rentables, de même se trouve organisée grâce aux transports l'exploitation des "bassins d'emplois" selon l'expression qui se répand, de façon symptomatique de cette préoccupation. Ou bien l'acheminement régulier et rapide du personnel à plus ou moins grande distance (par transports collectifs ou individuels) permet de constituer une vaste zone de recrutement en diminuant les frais de reproduction de la force de travail pour l'entreprise, grâce au report sur les travailleurs ou sur la collectivité de la plus large part des frais de logement et de transport, tout en s'assurant la disposition d'une population laborieuse dont le niveau et les habitudes d'existence, le coût de la vie, sont moins élevés qu'en ville. Ou bien on transporte l'usine elle-même dans des régions où elle pourra recruter à bon compte une main d'oeuvre moins exigeante - notamment féminine - tout en réclamant des équipements collectifs, des primes et des crédits qui allègent les charges financières de l'entreprise.

Ces méthodes devraient attirer l'attention sur un aspect plus fondamental encore du rôle du transport dans le travail, et qui souligne son rapport étroit avec les contradic-

tions du capital et la lutte des classes : le développement des moyens de transport est un des facteurs qui contribuent à la "dévalorisation de la force de travail". Ceci apparaît de façon directe dans le travail lui-même, dans la mesure même où, comme il vient d'être dit, la transformation de l'organisation du travail et de la production élève la productivité du travail et diminue l'incidence directe de la force de travail (sa valeur d'usage) dans la production immédiate : un processus de dévalorisation est ainsi engagé au moins en ce qui concerne une fraction de la classe ouvrière "que la machine convertit ainsi en population superflue... (qui) encombre toutes les professions plus facilement accessibles où elle déprécie la force de travail" ⁽¹⁾. A partir de là un processus est engagé qui est essentiellement la manifestation d'une lutte de classes complexe : les entrepreneurs capitalistes, en lutte concurrentielle, s'efforcent d'introduire des techniques élevant la productivité et abaissant leurs coûts tandis que les travailleurs cherchent à résister à cet abaissement de la rémunération de leur force de travail, avec des différences selon les secteurs, les pays, qui, accentuant "la concurrence des ouvriers entre eux", met l'accent sur l'influence du degré d'organisation de la classe ouvrière. Cette constatation souligne toute l'importance du recours à de nouvelles couches de population rendues disponibles pour l'exploitation capitaliste non pas seulement par les transformations technologiques "déqualifiant" le travail, mais surtout par la destruction des "rapports pré-capitalistes" (familiaux, sociaux, politiques aussi bien qu'économiques) qui "libère" de nouvelles masses de candidats au salariat. Ceci introduit toute la problématique des secteurs et des régions où l'économie capitaliste étend sa domination et dont elle s'efforce d'exploiter la force de travail soit en allant l'utiliser sur place, soit en la déplaçant vers les centres industriels développés. On voit ainsi la variété et l'importance des champs mal explorés où l'on doit chercher les bouleversements apportés par l'introduction de moyens de transports nouveaux, de marchandises ou de personnes...

2.1.-1.3

3) Mais on ne découvre là qu'une partie du vaste domaine dans lequel s'exerce cette incidence du perfectionnement des transports sur le processus dialectique de la tendance

à la dévalorisation de la force de travail : car celle-ci ne peut manifester ses effets que si se réalise en même temps une certaine "dévalorisation" (relative) des moyens de subsistance des travailleurs : il ne suffit pas que soit réduit le temps de travail nécessaire dans telle production particulière, ou dans l'ensemble de la production, il faut que diminue la valeur de l'ensemble des moyens de subsistance nécessaires à la reproduction de la force de travail et, en même temps, que le salaire réel soit maintenu à son niveau antérieur, en moyenne, ou soit comprimé à des niveaux inférieurs pour de larges couches de population laborieuse. Il y a là un ensemble enchevêtré de luttes et de processus où le rôle des transports est rarement signalé et retenu dans les théories. Il est vrai que les faits sont complexes et obscurcis à la fois par les conditions de fixation des salaires et par les apparences monétaires. Cependant, deux aspects de ces phénomènes devraient retenir l'attention ici en raison du rôle décisif qu'y jouent les transports.

D'une part, les transports permettent d'acheminer vers les régions industrielles développées des denrées alimentaires produites à bon marché dans les régions agricoles favorisées à cet égard. C'est un phénomène bien connu (depuis l'abolition des corn-laws par l'Angleterre au début du XIXème siècle) qui consiste très ouvertement à maintenir au niveau le plus bas possible la valeur des moyens de subsistance nécessaires à la classe ouvrière, non pas seulement en "sacrifiant l'agriculture" des régions industrielles (ou plus exactement en l'obligeant à se reconvertir dans des méthodes et des espèces culturales où la productivité du travail est plus élevée) mais surtout en important à bas prix les denrées et matières premières nécessaires, grâce à un système de transport perfectionné. Mais ici encore la théorie des coûts comparatifs et de l'égalisation des avantages a bloqué l'analyse de l'échange inégal que favorise ce système. Car d'autre part, dans les régions ou les pays dits à "vocation" agricole (ou fournisseurs de matières premières de toutes sortes), toute l'action des métropoles impérialistes tend à maintenir de bas prix pour leurs productions ainsi exportées et ce, non pas seulement par le bas niveau de rémunération des travailleurs de l'agriculture (ou des mines), mais aussi par la pression exercée sur les petits producteurs, paysans ou artisans, grâce à tout le système des transports qui permet d'instituer un véritable monopole de l'approvision-

nement et de l'écoulement, et parfois un contrôle des conditions de production, de circulation et d'accumulation... Il en résulte simultanément une transformation ou une destruction des rapports de production de type "pré-capitaliste" qui pouvaient subsister dans ces régions, ou plus largement toute une subordination aux impératifs du mode de production capitaliste, qui se traduit concrètement par la "libération" de larges couches de population en quête de travail et de subsistance, disponibles pour une sur-exploitation capitaliste, sur place ou dans les métropoles industrielles ; et leur force de travail a une valeur d'autant plus basse que leurs conditions sociales d'existence et de reproduction sont misérables, mal assurées et leur qualification professionnelle inexistante ; tandis que, simultanément, le perfectionnement des techniques et de l'organisation du travail et de la production, en même temps que l'expansion capitaliste, permettent, grâce au développement des transports, d'offrir à ces populations des emplois de bas niveau de formation et de rémunération...

2.1.-2 § 2. Le rôle du transport dans la période de production.

Ces observations conduisent à mieux saisir toute la portée et toutes les possibilités de l'intervention des transports dans la "période de production", pour raccourcir la durée de rotation du capital productif (et en augmenter ainsi le nombre de rotations par an). Les problèmes sont d'ailleurs liés, puisque la période de production comprend la période de travail proprement dite, mais elle comprend aussi tous les délais, souvent inévitables mais souvent réductibles, qui séparent les différentes opérations et étapes de l'ensemble de la production.

2.1.-2.1

1) Cet allongement de la période de production, ralentissant la rotation du capital, peut provenir d'impératifs de la nature (comme dans l'agriculture ou dans la sylviculture), ou de nécessités technologiques (comme dans la chimie), ou bien d'à-coups de l'économie (irrégularités d'approvisionnement, crises, grèves). Tout ceci exige des réserves considérables et immobilise plus ou moins longtemps le capital : "La grandeur de ces provisions productives dépend des difficultés plus ou moins grandes qu'on rencontre pour les renouveler, de la proximité relative des marchés d'approvisionnement, du développement des moyens de transport et de communication" (2).

On voit que le transport n'apparaît pas ici simplement comme un élément direct du coût de production, mais qu'il est directement lié à l'accroissement du profit par an, en raison de son incidence sur la période de rotation du capital. Ainsi toute amélioration contribuant par exemple à diminuer les délais d'acheminement des matières premières, ou des produits intermédiaires, entre les diverses opérations tout au long du processus de production, n'est pas seulement intéressante par la réduction des délais et des frais d'un cycle de production considéré seul : c'est pourtant là que s'arrête l'analyse économique traditionnelle. Ce qui importe, dans une entreprise comme dans l'ensemble du mode de production capitaliste, c'est le processus de reproduction, c'est la répétition (et l'élargissement) du cycle de production, de façon ininterrompue, avec les conséquences qui en résultent à l'échelle de l'économie tout entière. C'est ainsi que se trouve multiplié à l'infini l'avantage d'un gain de temps. Ce recommencement incessant du processus de production est un phénomène social, un procès socio-économique fondamental, dont l'importance vitale pour l'économie et la société capitalistes expliquent que l'Etat soit appelé à intervenir pour mettre à disposition tous les moyens qui permettent de telles réductions de la période de production, et spécialement les infrastructures de transport.

Car pour comprendre l'étroite imbrication entre transport et production capitaliste, il faudrait étudier une par une toutes les interruptions dans le temps de travail qui peuvent ralentir le cycle de la reproduction : ceci varie naturellement d'une industrie à l'autre ; mais il suffit, pour en marquer la variété et l'importance, de noter que le transport peut ainsi améliorer et accélérer le processus de la reproduction sur chacun de ses différents éléments, et de souligner la portée des analyses ainsi suggérées.

2.1.-2.2

2) C'est évidemment en ce qui concerne les objets de travail, toutes les "matières premières" mises en oeuvre dans la production, que le rôle des transports dans leur transfert paraît évident. Malheureusement, cette évidence concrète n'a pas conduit à une analyse théorique qui rende compte de la complexité des conséquences à long terme de la mise en oeuvre de transports modernes, à grande capacité et à bas prix. On s'en aperçoit lorsque l'on compare les conditions initiales

du démarrage de la grande industrie capitaliste en Angleterre au XVIIIème siècle, - fondée sur la conjonction géographique des mines de fer et des mines de charbon, ne nécessitant pour ces matériaux très pondéreux et de faible valeur spécifique que des transport à courte ou moyenne distance -, avec les modalités actuelles d'implantation de centres sidérurgiques au bord de l'eau, sans aucun minerai à proximité, tout étant importé à travers les mers.

Mais à côté de cette centralisation du grand capitalisme ainsi favorisée d'un côté, l'évolution séculaire montre aussi, de l'autre côté, les répercussions pour les pays fournisseurs de ces matières premières : l'exportation de ces produits agricoles ou miniers n'a pas enrichi les populations qui les extrayaient du sol (mais seulement les compagnies qui les exportaient), mais, de plus, l'afflux des produits fabriqués à bas prix a contribué dans ces mêmes pays à détruire les modes de production pré-capitalistes et à précipiter des peuples entiers dans le sous-développement et le dénuement (de la même manière que l'on pouvait constater, en Inde, dès 1834-35 qu'à la suite de "l'importation des calicots anglais, les os des tisserands blanchissent les plaines de l'Inde"). Ce qui devrait être "évident" à cet égard, c'est que de tels enchaînements ne s'expliquent pas seulement par le calcul économique (qui en est pourtant la base), ils impliquent des luttes sociales et politiques, dans le cadre national et à l'échelle mondiale : le développement de la colonisation, et les formes qu'elle a prises au XIXème siècle, ne s'expliquent-ils pas par un vaste effort pour imposer une domination, dont les effets économiques aussi bien que sociaux sont ceux qu'il s'agit d'étudier quand on parle des conséquences du développement des transports ? (Et ce, qu'il s'agisse de "colonisation" déclarée ou occulte, extérieure ou intérieure...).

2.1.-2.3

3) Il faut noter dès maintenant un aspect important de cet approvisionnement de masse qui conditionne la grande industrie et que nous retrouverons à différents points de vue : c'est la nécessité de sa grande régularité. Il s'agit surtout d'éviter toute interruption de fourniture qui bloquerait le cycle de production (introduisant des délais et à-coups supplémentaires) ; mais il s'agit aussi tout autant de réduire

l'ampleur des stocks nécessaires, qui ont justement pour objet de combler ces intervalles possibles dans les arrivées des matières premières. Or l'un des intérêts principaux de l'analyse en termes de processus de reproduction, c'est de faire apparaître, à côté de, la longueur du cycle, l'incidence économique et financière du volume de capital circulant qui se trouve ainsi affecté, retenu dans ce circuit : tout ce qui peut le réduire (relativement à la production totale) réduit énormément la masse du capital sur laquelle sera calculé le taux de profit.

Il en ressort que ce qui importe plus encore que la rapidité et la capacité des transports, c'est leur régularité et leur fréquence ; ceci relègue en quelque sorte au second plan l'importance de la technique par rapport à celle de l'organisation. Par exemple, pour les bateaux, pendant tout le XIXème siècle on s'est contenté de bateaux à voile pour assurer la plus grande partie de l'approvisionnement en marchandises : ce n'est pas tant l'énergie de la vapeur qui a révolutionné en premier lieu les transports maritimes, c'est la puissance de l'organisation des grandes compagnies de commerce maritime et colonial (qui leur donnait en même temps la possibilité de faire assumer par l'Etat une partie des charges d'équipement et d'installation). De même, la révolution que les chemins de fer ont introduite dans les transports terrestres tenait plus, aux débuts, à leur capacité et à leur régularité qu'à leur vitesse. D'ailleurs, la voie d'eau, là où elle est facile à aménager, a longtemps permis de satisfaire à cette double condition, et est restée en mesure de lutter sur ce plan quand elle n'a pas été en butte à d'insupportables pressions, comme le Canal du Midi et de la Garonne...

On voit ainsi se dessiner une notion du "système de transports" beaucoup plus "socio-économique" que "techno-économique", singulièrement plus réaliste et plus complexe que celle qui est généralement suggérée et utilisée à partir d'une façon de voir relevant de la géographie et de la technologie plus que de l'économie politique. Et pourtant l'histoire ne nous montre-t-elle pas qu'à travers les calculs économiques, les développements en faveur de tel ou tel réseau, de tel mode, de telle technique ne sont jamais que le résultat d'affrontements serrés entre groupes capitalistes et de pressions pour obtenir l'intervention de l'Etat.

2.1.-2.4

4) Ces considérations prennent toute leur importance si l'on considère en particulier à côté de ces "matériaux de base" qui entrent dans la composition des produits industriels, les "matériaux d'appoint" que sont notamment les diverses sources énergétiques : leur importance relative dans le capital circulant paraît sans doute assez réduite (sauf dans certaines productions -métallurgiques par exemple- nécessitant beaucoup de chaleur, de charbon pour l'acier ou d'électricité pour l'aluminium), mais ce qui importe c'est la continuité absolue de la fourniture : son interruption n'entraînerait pas seulement des délais, des décalages, des ralentissements, mais un blocage général, susceptible de provoquer en outre des dommages considérables. Aussi assiste-t-on à un perfectionnement des conditions d'approvisionnement, allant jusqu'à la création de modes de transport spécifiques : oléoducs, lignes d'énergie électrique, par exemple ; la construction d'un "saumoduc" en Aquitaine réclamée par la Dow Chemical pour son implantation éventuelle d'une pétro-chimie au Verdon souligne l'importance et la variété de ces modes de transport de "matériaux d'appoint"; on voit d'ailleurs que le problème n'est pas seulement d'améliorer et de régulariser le transport, il est surtout d'éviter le stockage, et ceci attire l'attention sur un autre élément essentiel.

2.1.-2.5

5) Les moyens de production qui sont nécessaires au cours des périodes de reproduction successives et qui doivent être fournis régulièrement constituent un "fonds de roulement de la production" : envisagé ici principalement sous son aspect matériel, ce "capital circulant" (qui met en jeu évidemment des masses financières considérables ainsi immobilisées) attire l'attention sur l'étroite liaison entre une gestion des stocks économe et un système de transports efficace. Constatation élémentaire pour les spécialistes de la gestion des entreprises, mais qui n'apparaît pas au premier plan dans les analyses de l'économie des transports ! Et pourtant elle conditionne toute la structure d'ensemble des communications et des transports et toutes leurs répercussions sur l'économie et la société. Si l'on considère les graves problèmes occasionnés par les questions de stocks, d'entretien, de pièces de rechange dans les pays en voie de développement et dans les pays socialistes, on voit qu'à part des expédients faisant appel au bricolage ou à la spéculation, les solutions passent par une organisation ration-

nelle des transports et communications au niveau national et international. On voit ici encore la nécessité d'une conception extensive du "système de transports" incluant toutes les formes d'organisation des rapports d'échange et des déplacements ou communications non seulement les transports de marchandises, mais les relations entre personnes, y compris par les postes et les télécommunications : tout ce qui peut contribuer à faciliter et accélérer les relations, à réduire les stocks et le capital circulant en général (relativement au chiffre d'affaires annuel) diminue les charges de la rotation du capital et augmente le taux de profit annuel (d'autant plus que l'installation et l'organisation peuvent en incomber à la collectivité).

Avec la question de l'entretien (et des stocks de pièces de rechange nécessaires à cet effet), c'est l'élément "instruments de production" lui-même qui dépend de la régularité du fonctionnement du système de transports, ainsi que de sa capacité : en effet il s'agit d'assurer aussi bien le transport et la mise en place des gros matériels, des installations d'usines et de toutes les machines, que leur entretien et leur remplacement. Sur cette question, particulièrement importante pour le développement des pays sous-développés, l'ensemble de l'organisation du commerce et du transport intervient de façon décisive, et surtout comme un aspect de la lutte autour de la domination ainsi exercée par une économie sur une autre...

2.1.-2.6

6) Il ne faut pas omettre, au nombre des problèmes que soulève la notion de "procès de reproduction capitaliste", les problèmes de l'organisation générale, des décisions et des contrôles, des informations à rassembler ou à faire circuler, dans les deux sens, que posent la direction et la politique générale des grandes entreprises. Comment oublier que c'est pour répondre aux exigences de cette centralisation des décisions aussi bien qu'aux nécessités de la déconcentration des établissements qu'ont été développés les réseaux les plus modernes de transports de personnes et de télécommunications. Le contrôle central de l'organisation, de l'investissement et du financement qu'implique l'expansion multinationale des entreprises, par les immenses et innombrables sources de profits qu'il assure, justifie de tels développements, en même temps qu'ils sont rendus nécessaires par la dissémination des opérations d'exécution,

dans la production comme dans la circulation, et par la déconcentration qu'implique ainsi le fonctionnement de toutes ces filiales. Il y a là une corrélation importante à étudier entre l'évolution des formes nouvelles de l'expansion et de la domination capitalistes, d'une part, et le perfectionnement des moyens de communication et de transport d'autre part ; de même, en ce domaine, une attention particulière doit être accordée à la collaboration entre "l'Etat" et les entreprises privées pour réaliser les nouvelles infrastructures, perfectionner les techniques, multiplier les engins et instruments de toutes sortes qu'impliquent le fonctionnement de tous ces nouveaux modes de transport et de communication.

Mais pour bien comprendre la véritable importance que ces procédés peuvent revêtir pour les grandes firmes capitalistes et les groupes économique-financiers dominants, il ne suffit pas de considérer le seul processus de la production matérielle proprement dite, il faut saisir l'ensemble du cycle du capital, qui ne trouve à réaliser ^{vraiment} la valeur du produit que dans la période de "circulation" : ce qui implique d'ailleurs des opérations "matérielles" ou d'échange dont le caractère économique reste lié à la marchandise qui vont faire l'objet de l'alinéa suivant (C.), mais aussi des opérations "financières", fondées sur le crédit ou l'investissement du capital, qui seront réservées en principe au paragraphe sur le "circuit financier" (§ 2).

2.1.-3

§ 3. Le rôle du transport dans la période de circulation.

La circulation du capital sous la forme marchandise est sans doute l'aspect le plus connu (et le plus étudié par les économistes non-marxistes), notamment dans ses rapports évidents avec le transport. Les problèmes soulevés sont en réalité des plus mal analysés, si l'on se place du point de vue marxiste : condition de la "réalisation" de la marchandise, et donc de la réalisation de la plus-value produite, l'activité de transport est aussi une occasion de "dévalorisation" du capital. Mais c'est aussi celle qui permet d'agir le plus efficacement pour lutter contre cette tendance par la réduction du temps pendant lequel la marchandise séjourne dans la "sphère de la circulation". Ce qu'il importe de bien saisir en effet, c'est que la circulation n'implique pas seulement des coûts spécifiques, qui pour la plupart grèvent sans y ajouter

la valeur de la marchandise, mais elle comporte surtout un risque d'allongement de la période totale de circulation au capital qui grève d'autant plus lourdement qu'elle retarde inutilement le moment de la récupération du capital circulant pour une nouvelle rotation (et qu'elle allonge les frais de financement comme nous le verrons ensuite). Il en résulte qu'engager des frais élevés de circulation (et notamment des "frais de vente") peut fort bien s'avérer rentable - en dehors même du prix de vente que l'on peut ainsi réaliser - s'il en résulte un net raccourcissement de la période de circulation, comme lorsque ces méthodes assurent une rotation mensuelle au lieu de semestrielle par exemple des marchandises en magasin. Sans s'engager ici dans une analyse de tout ce qui concerne la circulation et notamment la commercialisation, l'exemple de ces techniques nous permet de mieux comprendre le rôle spécifique des transports dans cette sphère.

2.1.-3.1

1) Une des conditions de réalisation de la plus-value, et plus particulièrement d'accroissement de la part du profit global que peuvent accaparer les capitalistes dans la sphère de la circulation, c'est d'abord de valoriser le plus possible la marchandise au cours de cette période. Or, s'il y a des frais de circulation "purs" qui ne créent ni valeur nouvelle, ni plus-value, il y a aussi des coûts "additionnels" de circulation qui correspondent à une continuation des opérations de production dans la sphère de circulation : les coûts de transport, avec ceux de conservation et de conditionnement, en font naturellement partie. Nous pouvons laisser de côté les problèmes difficiles soulevés par l'analyse des frais de circulation purs dans le capitalisme contemporain, les âpres luttes entre capitalistes et les contradictions dans la reproduction de la force de travail qui y sont liées, encore que le principe général de fonctionnement du processus de circulation soit le même : acquérir au plus bas coût possible le produit issu du processus de production (compte tenu de sa valeur en force de travail, selon ses conditions relatives de formation et de reproduction, et selon la position de force relative des capitalistes producteurs,...), y incorporer des éléments de valorisation relativement importants (réels ou apparents), compte tenu de la situation et de la nature du marché, de façon

à réaliser un prix de vente de la marchandise laissant le maximum de profit, relativement au capital spécifique engagé dans cette phase. Ce qui complique évidemment l'analyse de ces opérations, c'est le passage définitif qui s'y réalise de la forme "valeur", qui pouvait être déterminante en ce qui concerne les prix à la production, à la forme "prix de marché", qui est la seule prise en compte par le vendeur final ; toutes les variations, les "spéculations" ou les "rentes" que permettent les positions monopolistiques viennent obscurcir la distinction entre les frais qui correspondent à une nécessité économique et sociale (comme le transport et la distribution, l'administration et la comptabilité..) et ceux qui ne correspondent qu'à des exigences de certaines catégories de capitalistes, et qui se développent dans le cadre monopoliste et étatique à l'époque actuelle.

Tous ces aspects de la circulation "pure" méritaient cependant d'être retenus, car ils se retrouvent dans de nombreuses particularités du système moderne de transport. Si les opérations de transport donnent lieu à une adjonction de valeur et de plus-value, elles n'en sont pas moins aussi l'occasion d'affrontements entre capitalistes et le moyen d'effets de domination sur de larges couches de population, dans les régions "périphériques" notamment. Il est certain que le transport de marchandises à l'état brut (même si elles ont déjà achevé l'essentiel de leur processus de production) permet une adjonction de valeur à l'issue du transport, qu'accroissent les progrès des transports de masse et en vrac et les techniques de conditionnement et de commercialisation qui s'y rattachent.

2.1.-3.2

2) Du fait même qu'il permet de réduire "l'éloignement du marché où la marchandise est vendue par rapport à son lieu de production", le transport diminue le "temps de vente" qui est l'une des phases les plus importantes de la circulation. Cependant, il en résulte souvent des bouleversements dans la situation des centres fournisseurs. "Les améliorations des voies de communication et des moyens de transport abrègent d'une façon absolue la période des prérégimes des marchandises, mais ne suppriment pas la différence relative que le déplacement fait naître dans le temps de circulation des capitaux-marchandises différents, ou même de différentes fractions du même capital-marchandise destinées à des marchés différents. Les voiliers perfectionnés et les vapeurs, par exem-

ple, raccourcissent le voyage, mais ils le raccourcissent aussi bien pour les ports rapprochés que pour les ports lointains. Bien que souvent diminuée, la différence relative subsiste. Mais par suite du développement des moyens de transport et de communication, les différences relatives peuvent être modifiées jusqu'à ne plus correspondre aux distances naturelles. Une voie ferrée, par exemple, qui relie un lieu de production à un grand centre intérieur de population, peut faire qu'un autre point intérieur, géographiquement plus rapproché, mais non situé sur une voie ferrée, paraisse plus éloigné, absolument ou relativement, que le centre situé à une distance géographique supérieure ; de même, par suite des mêmes circonstances, il peut se produire une modification dans l'éloignement relatif des lieux de production par rapport aux grands débouchés. C'est ce qui explique que le changement des moyens de transport et de communication ait amené la ruine d'anciens centres et l'essor de nouveaux centres de production" (4).

2.1.-3.3

3) Mais l'effet le plus important des transports dans la sphère de circulation est de réduire le temps de rotation en général et de diminuer ainsi la partie du capital qui se trouve immobilisée sous forme de marchandise pendant qu'on la transporte au marché. Multipliées par la répétition fréquente des cycles de circulation au cours d'une année (par exemple), les économies ainsi réalisées sur la masse totale du capital engagé (et sur les frais afférents, notamment de financement) peuvent être considérables, en même temps que se multiplie d'autant le taux de profit annuel relatif au capital circulant pendant ces cycles répétés plusieurs fois par an. Et l'importance de ce facteur de multiplication du profit est d'autant plus grande que la masse des capitaux ainsi engagés s'accroît selon la dialectique du développement capitaliste : "Si, d'une part, le progrès de la production capitaliste et le développement des moyens de transport et de communication diminuent, pour une quantité donnée de marchandises, le temps de circulation, ce même progrès, et la possibilité créée par un tel développement, entraînent la nécessité de travailler pour des marchés de plus en plus éloignés, en un mot pour le marché mondial. La masse des marchandises en route vers des pays éloignés s'accroît énormément ; il s'ensuit une augmentation absolue et relative de la partie du capital social qui, constamment, se trouve pour des délais assez longs dans le stade du

capital-marchandise, dans la période de circulation. En même temps s'accroît également la partie de la richesse sociale qui, au lieu de servir de moyens de production directe, est engagée dans les moyens de transport et de communication et dans le capital fixe et circulant nécessité par leur exploitation" (5).

Or, pour alléger la charge relative qu'impose cette masse de capital affectée à la circulation, ce qui importe, comme le montre clairement Karl MARX, ce n'est pas tant la rapidité et la capacité des moyens de transport que leur régularité : celle-ci permet en effet de réduire considérablement la masse des capitaux-marchandises immobilisée, stockée en prévision de rentrées espacées ou irrégulières, qui accroissent aussi bien la durée du cycle de rotation que la masse de capital en circuit. " Le développement des transports n'augmente pas seulement la rapidité du trajet de façon à diminuer dans le temps l'éloignement géographique ; il n'accroît pas seulement la masse des moyens de communication, beaucoup de navires par exemple pouvant partir en même temps pour le même port, plusieurs trains circuler en même temps sur différentes lignes entre deux points déterminés ; mais on voit par exemples des bateaux marchands partir de Liverpool pour New-York jour après jour, et des trains de marchandises de Manchester pour Londres heure par heure. Avec un rendement donné des moyens de transport, la vitesse absolue, donc la partie correspondante du temps de circulation n'est pas du tout altérée par cette dernière circonstance. Mais des quantités successives de marchandises peuvent être mises en route à de courts intervalles et arriver successivement sur le marché, sans s'accumuler en de grandes masses... Cette répartition des rentrées sur un plus grand nombre de périodes successives raccourcit le temps total de circulation et par suite également la rotation" (6). On voit donc le rôle joué, d'un côté, par le perfectionnement des transports aux points de vue rapidité et capacité, et, d'un autre côté, les conséquences d'une plus grande régularité et d'une fréquence plus intense.

2.1.-3.4

4) "Mais d'autre part, cette facilité particulière des communications et la rotation plus rapide du capital qui en résulte (autant que celle-ci dépend du temps de circulation)

provoquent une concentration accélérée des centres de production et par ailleurs de leurs débouchés. Cette concentration accélérée, en des points déterminés, de masses d'hommes et de capitaux, s'accompagne de la concentration de ces masses de capitaux dans un petit nombre de mains" (7). Cette constatation est d'une grande importance à de nombreux points de vue, mais surtout ici, en ce qui concerne la réduction du temps de circulation : des masses croissantes de capitaux seront disponibles et centralisées en un petit nombre de mains pour être consacrées à cette tâche primordiale : réduire le temps de circulation, par le développement des moyens de transport et de communication exigés, par la création d'un marché continu et en expansion constante, par le développement des "rapports économiques et des formes capitalistes susceptibles de diminuer artificiellement le temps de circulation (toutes les formes de crédit entrent ici en jeu)" (8). Ainsi peuvent être mis en oeuvre de vastes moyens matériels et financiers coordonnés en vue d'un but précis : non seulement réduire les frais de circulation de toutes sortes, mais surtout réduire les temps d'immobilisation pour le transfert et le stockage des marchandises. Cette mise en oeuvre massive peut aboutir à des résultats extraordinaires au point de vue des conséquences économiques et financières de l'accélération de la vitesse de rotation, sans parler de ses répercussions sociales et politiques (comme on le voit par exemple dans les politiques commerciales des magasins dits à grande surface, qui est fondée en grande partie sur une utilisation maximale d'un système de transports étudié dans tous ses détails).

2.1.-3.5

Ces observations prennent une plus grande portée encore si l'on note qu'elles s'appliquent, avec plus de force, à une autre phase du temps de circulation qui est le "temps d'achat", c'est-à-dire la reconversion de l'argent résultant de la vente des marchandises en nouveaux éléments du capital productif pour entreprendre un nouveau cycle de production. Cet aspect du problème, on le voit, ne se réduit pas à l'approvisionnement en matières premières ou produits intermédiaires auquel il a déjà été fait allusion pour le cycle de production proprement dit : car l'accent est mis ici sur le temps mort qui s'écoule entre le moment où le prix de vente de la marchandise est encaissé et le moment où cet argent rentre à nouveau dans la production sous forme de capital productif.

Il s'agit notamment, d'un point de vue matériel, du temps nécessaire pour rapatrier vers la métropole les sommes d'argent (métal ou effets) correspondant aux ventes effectuées au loin. C'est cet exemple dans le commerce avec les Indes qui est utilisé par MARX (9).

Cette oisiveté du capital est d'ailleurs aggravée par l'obligation de faire des achats de matières premières en grandes quantités et pour de longues périodes, de façon à les avoir prêtes sous forme de stocks pour alimenter régulièrement la production. Si l'organisation du système de transport et des marchés des matières premières permet d'apporter des solutions à de tels problèmes, à l'avantage du capital engagé dans la production, on voit de suite, qu'en dehors même de l'intervention de la spéculation que suscitent ces irrégularités dans les achats, c'est surtout le crédit qui permet de pallier ces à-coups, de ne pas attendre ces longs délais de récupération de l'argent, ou de couvrir ces longues périodes d'avances pour des achats considérables et espacés.

On touche ici à une analyse essentielle pour comprendre la profonde influence des transports sur le fonctionnement et le développement du mode de production capitaliste, et les formes particulières que le système de transport (dans son activité comme dans son financement) est amené à revêtir. Mais pour saisir l'ampleur des problèmes financiers ainsi soulevés, il ne faut pas perdre de vue que le capital parcourt tout à tour les différentes phases du processus complet de la reproduction, et qu'une partie s'en trouve à chaque instant parallèlement sous chacune de ses trois formes capital-argent, capital productif, capital-marchandise. La reproduction est un processus continu, qui n'a de sens et de possibilité, à l'échelle sociale, que dans son renouvellement indéfini, qui comporte toujours l'unité des trois cycles : la distinction opérée par MARX entre trois périodes de rotation du capital est un simple procédé d'analyse, destiné à mettre en évidence ce que le mode de production fondé sur le capital a de spécifique par rapport à tout autre : "La circulation du capital est à la fois le moyen de réaliser la valeur qui a été créée dans le temps de travail et une barrière à cette réalisation dans la mesure où le temps de circulation freine la création de valeur" (10). S'agissant d'une circulation de capital-argent (fondée sur une activité productrice et sur des transferts

de marchandises), le crédit intervient naturellement, de façon de plus en plus importante avec le développement du capitalisme, pour lever ou tourner cette barrière, pour éluder ou réduire les conséquences du freinage de la valorisation, en facilitant et accélérant le processus de circulation.

2.2

Section 2 - TRANSPORT ET CIRCUIT DE FINANCEMENT.

Les différences dans la rotation du capital constituent des éléments caractéristiques du système de crédit, comme l'a noté déjà Karl MARX ⁽¹¹⁾ ; il relève de nombreux aspects de la relation qu'il précise ainsi en montrant, sur l'exemple du commerce avec les Indes, le rapport entre la durée des transports maritimes et les usances bancaires. A cet égard, les aspects financiers ne sont que le reflet des modalités de la rotation du capital dans la production et dans la circulation, et ils ne mériteraient pas d'être étudiés à part, si ce n'est comme révélateurs des conditions profondes du processus de reproduction et des effets des différences de vitesses de rotation des diverses sections du capital ou des capitaux particuliers individuels ; mais ces aspects financiers font apparaître des crises qui expriment en réalité des anomalies dans le processus de reproduction et qui manifestent au niveau de l'économie et de la société des contradictions entre diverses fractions du capital, entre diverses catégories de capitalistes, dans le monde aussi bien qu'au niveau des entreprises. On voit ainsi (à condition de ne pas s'en tenir aux apparences financières) comment les transformations du processus de production, les accélérations de la rotation du capital, que nécessitent l'expansion capitaliste et la lutte pour le maintien du taux de profit, se traduisent par des affrontements entre groupes capitalistes, par leurs efforts pour rejeter sur d'autres capitalistes les risques de pertes, et par toute une organisation de la domination capitaliste destinée à reporter la dévalorisation d'une part sur des producteurs de couches non-capitalistes dans des régions ou pays dominés, et d'autre part sur les acheteurs, les consommateurs, et en définitive sur la classe ouvrière.

On parvient ainsi au coeur de l'analyse, où se trouve l'explication des raisons et modalités du rôle essentiel des transports dans le développement du capitalisme, y compris le développement des contradictions qu'il comporte et des tenta-

tives de les surmonter qui se trouvent ainsi suscitées et facilitées. Cette approche conduit au point de vue le plus large et le plus pénétrant qui permet d'apercevoir les répercussions, directes ou indirectes, des programmes de développement des transports et des efforts pour transformer ainsi l'activité d'une région. Mais pour de telles recherches, il faut chercher chez **MARX** les notions et les instruments qui permettent l'analyse nécessaire et conduisent aux interprétations qui éclairent le mieux l'enchevêtrement et la généralisation des processus qu'implique la poursuite d'une reproduction élargie du capital. Et ceci sans doute pour une raison simple : seule l'analyse de **MARX** s'applique aussi bien à l'intérieur d'une entreprise, dans le cadre d'une nation ou à l'échelle mondiale. Elle met en effet en oeuvre des distinctions et des procédures (qui s'apparentent à vrai dire aux méthodes modernes d'appréciation de la véritable rentabilité des capitaux et de la plus grande efficacité d'une entreprise) qui sont utilisables aussi bien au niveau "micro-économique" (de l'unité de production) qu'au point de vue "macro-économique" (de la nation). Cette analyse exige le maniement simultané des distinctions établies par **MARX** non seulement entre période de production et période de circulation, entre capital-argent, capital productif et capital-marchandise, mais aussi entre capital fixe et capital circulant et entre capital constant et capital variable. Ces distinctions font apparaître les facteurs du taux effectif de la plus-value créée non seulement pendant un cycle de production mais pendant une année ; ainsi peut-on calculer le taux de profit annuel, en tenant compte du nombre de rotations du capital variable pendant l'année. C'est ce que Frédéric **ENGELS** s'est efforcé de préciser, en montrant l'effet de la rotation sur le taux de plus-value annuel et donc sur le taux de profit ⁽¹²⁾. S'il n'est pas sûr, aujourd'hui, que "peu de capitalistes s'avisent de se livrer à un tel calcul sur leurs affaires", il reste vrai que "les statistiques ne disent quasiment rien sur le rapport de la partie constante à la partie variable du capital social total" ⁽¹³⁾. Une telle démarche est cependant indispensable, pour comprendre les conditions de la rotation du capital, ses effets sur le profit et ses implications sociales, dans la production et la circulation matérielles comme dans la circulation financière, et pour en démêler les corrélations

dialectiques profondes avec l'activité de transport comme avec le capital transport. Il y a là une tâche complexe d'autant plus considérable qu'elle met en jeu avec tous les mécanismes du crédit tous les problèmes de fonctionnement des marchés monétaires et financiers, et par là tous les affrontements entre les diverses catégories de capitalistes. Ce que l'on peut seulement essayer d'indiquer ici, pour mettre en lumière la relation entre perfectionnement des transports et expansion capitaliste, c'est d'abord l'importance de la vitesse de rotation du capital du point de vue du crédit, ainsi que sa signification du point de vue de la disponibilité du capital-argent, montrant ainsi de quelle façon intervient le facteur temps dans la structuration économique de l'espace.

2.2.-1 §1. Période de circulation et crédit.

Ce qui apparaît d'abord, du point de vue financier, c'est l'importance de la période de circulation en ce qui concerne le cycle du "capital-argent". En effet, ce qui importe à l'entrepreneur capitaliste, et dans l'ensemble du système, c'est de pouvoir réaffecter le plus vite possible le capital circulant à un nouveau cycle de production. Dans cette perspective, l'accélération de la circulation du "capital-marchandise" peut jouer un rôle décisif, en permettant, avec le même capital-argent, d'assurer un plus grand nombre de cycles complets de rotation par an.

- 2.2.-1.1 1) Ce qui incite le plus à réaliser une telle accélération, c'est que le crédit et la spéculation sont traditionnellement étroitement liés à cette période de circulation. En effet, la nécessité et l'urgence de la récupération de l'argent que représente le produit fini, et de sa reconversion en capital productif, sont telles que les entrepreneurs sont amenés à recourir au crédit pour anticiper et régulariser la récupération du capital-argent que représentent leurs marchandises en cours de vente. Et MARX montre, par des exemples directs empruntés à son époque, comment l'amélioration des transports est liée, par la durée de la rotation du capital, au fonctionnement du système de crédit ; et il souligne comment, à cet égard, autant que la rapidité et la capacité des transports que les progrès permettent d'accroître,

ce qui importe c'est la régularité et la densité des relations. Une analyse précise du rôle et de la forme du financement conduit aussi à distinguer dans la circulation l'importance respective du "temps de vente" et du "temps d'achat"; le temps pris par la réalisation en argent du capital-marchandise (la vente des produits finis sur le marché) et celui que prend la récupération et la reconversion effective de l'argent dans le circuit de la production matérielle (pour l'acquisition notamment de matières premières nouvelles) ne donnent pas lieu aux mêmes opérations de crédit ou de spéculation : on peut dire que si le temps de vente est généralement couvert par des opérations de crédit telles que des opérations d'escompte, le second donne lieu à des opérations de bourse ou à des spéculations sur les marchandises, en même temps qu'à des avances à découvert.

Le raccourcissement de la durée du voyage des marchandises lorsqu'elles sont vendues au loin diminue tout aussi bien le temps de vente que le temps d'achat en abrégant la période au cours de laquelle le capital-marchandise d'une part est converti en capital-argent, et d'autre part doit être renvoyé dans le pays producteur pour pouvoir être reconverti en éléments de capital productif. Selon l'exemple que prend MARX (à son époque, en 1860), si le voyage d'Angleterre aux Indes dure quatre mois, en supposant que la marchandise soit payée dès livraison, "huit mois entiers s'écoulent donc avant que le même capital puisse à nouveau fonctionner comme capital productif, recommencer la même opération. Les différences ainsi suscitées dans la rotation constituent une des bases matérielles des délais de crédit différents" (14). Différentes "usances" des banquiers en résultent donc, en ce qui concerne surtout la durée des crédits couramment accordés pour des traites relatives à des marchandises en cours de transport. L'accélération des transports maritimes apporte d'importantes améliorations dans le système du crédit (et comme le note ENGELS, "depuis lors, l'ouverture du Canal de Suez a bouleversé tout cela" (15)).

L'accroissement de la régularité et de la fréquence des relations maritimes exerce d'un autre côté, par l'amélioration dans l'approvisionnement en matières premières, une grande influence sur le fonctionnement financier des entreprises. En dehors même de la réduction nette du temps de circulation, la disposition d'un approvisionnement régulier permet de diminuer

l'importance des stocks, et donc le volume de la partie correspondante du capital engagé. De plus, cette régularisation dans l'arrivée des matières premières, cette suppression des intervalles plus ou moins longs avec lesquels ^{elles} étaient jetées par grandes masses sur le marché, permet de réduire les achats, spéculatifs auxquels conduisent la nécessité pour les entreprises de disposer de stocks d'avance, et pour le spéculateur la tentative de retenir les marchandises ou de spéculer sur l'irrégularité des disponibilités, ce à quoi correspondait l'importance prise par les bourses de matières premières au XIXème siècle.

2.2.-1.2

2) De toutes façons, il faut avancer d'importantes sommes d'argent pour renouveler les provisions de matières premières, et ces avances varient selon la rapidité et la régularité avec lesquelles l'argent rentre. Grâce à l'amélioration apportée à cet égard par le perfectionnement des transports, "la rentrée d'argent se répartit donc aussi sur des périodes successives plus courtes, en sorte qu'une partie des marchandises se trouve constamment couverte en argent..." (16). Mais il résulte de cette rotation du capital, dans la période de circulation, un "dégagement de capital" : "Une partie très considérable du capital social circulant qui accomplit plusieurs rotations par an se trouvera donc périodiquement, pendant le cycle annuel de rotation, sous forme de capital dégagé" (17). "Avec le développement du crédit, le capital-argent dégagé par le simple mécanisme du mouvement de rotation jouera un rôle considérable... ; ils constituera en même temps une des bases de ce même crédit". Or toute réduction du temps de circulation, si elle est généralisée, fait "apparaître sur le marché une plus grande quantité de capital-argent disponible". "Les sommes devenues superflues pour le mécanisme sont jetées sur le marché financier à titre définitif" (18).

La seule contraction du temps de circulation conduit ainsi à "former une pléthore de capital-argent", "en d'autres termes, il y a bien libération d'argent, donc formation, sous forme d'argent, d'un capital latent, uniquement potentiel" (note ENGELS) (19). Ce phénomène de "libération de capital-argent" du fait de la mise en œuvre de moyens de transport plus efficaces est sans doute l'un des plus importants, encore que des moins ^{bien} analysés dans toutes ses consé-

quences. Ce capital est en effet disponible pour la mise en oeuvre de nouveaux moyens de production, de façon à élargir l'échelle de l'exploitation capitaliste. Il peut être utilisé d'ailleurs à étendre et perfectionner les moyens de transport, c'est-à-dire en vue de renforcer les moyens de réduction de la période de rotation, aussi bien qu'à installer de nouveaux équipements.

2.2.-1.3

3) Or ce qu'il faut noter ici, c'est que le développement des transports en cette matière n'intervient pas de façon indifférente, "neutre" comme on a tendance à le croire (de même d'ailleurs que pour les autres formes du progrès technique). Car le transport permet d'orienter directement et volontairement les méthodes et les conséquences du développement des forces productives : il permet de choisir et d'adapter l'emplacement des nouveaux équipements productifs en fonction non pas seulement des considérations de rendement, de coûts ou d'avantages internes à l'entreprise, mais en intégrant divers avantages externes ; c'est ainsi que pourront être pris en considération des "avantages" tels que, d'une part les conditions de reproduction de la force de travail, le niveau de vie et les habitudes de la population ouvrière, y compris son degré d'organisation syndicale, sa force de résistance et de revendication, et, d'autre part, les facilités offertes par les pouvoirs publics, "l'Etat" ou aussi bien les collectivités locales. De multiples formes de confrontation socio-économique (ou si l'on veut de lutte de classes au sens le plus large) entrent ainsi en jeu dès qu'interviennent les possibilités considérables ouvertes par le perfectionnement des transports, notamment à destination de régions ou pays "sous-développés", c'est-à-dire où les effets de la domination capitaliste (monopoliste en même temps qu'étatiste) peuvent s'exercer de façon à favoriser l'extraction d'une plus-value plus élevée (à la fois par la moindre rémunération de la force de travail et par la mise en oeuvre de procédés techniques n'exigeant qu'une faible qualification). Au surplus, même si ces procédés supposent un manque de réaction des catégories ouvrières concernées qui risque de ne pas durer longtemps, le raccourcissement de la période de rotation du capital élève tellement le taux annuel de plus-value et raccourcit la durée d'amortissement des installations de telle façon que leur renouvellement en sera accéléré. Ainsi, la

réduction de la période totale de récupération permet d'accepter les aléas d'une évolution rapide aussi bien de la technologie que de la situation économique, sociale et même politique... Mais ceci nous fait déjà pénétrer dans le domaine de la production proprement dite.

2.2.-2

6A. Période de production et financement.

Si l'on admet que seule la production proprement dite confère sa "valeur" essentielle à la marchandise qu'il s'agit ensuite simplement de "réaliser" au mieux sur le marché, compte tenu à la fois de l'attrait que présente son usage et des conditions de fonctionnement du marché, il apparaît que c'est dans la période de production elle-même que le transport doit jouer principalement, pour relever véritablement le taux de plus-value lui-même. On a déjà indiqué un certain nombre d'aspects du processus de production qui se trouvent influencés par la rapidité et la régularité des transports. Et il ne faut pas oublier que ce qui importe tout autant (sinon bien plus même) que l'élévation du taux d'extraction immédiate de la plus-value, au cours d'une opération de production donnée, c'est la multiplication du taux annuel de plus-value, par rapport au capital (variable) engagé, du fait de l'accélération du rythme (annuel) de la rotation du capital productif. Et l'aspect plus spécifiquement financier de ce phénomène a des conséquences directes sur l'accumulation de capital (constant aussi bien que variable) qui peut être ainsi accrue et affectée au renforcement et au perfectionnement des moyens de production, et particulièrement de transport.

2.2.-2.1

1) MARX a consacré tout un chapitre ⁽²⁰⁾ assez long et compliqué à étudier le circuit du capital variable et les conséquences de toute différence dans sa vitesse de rotation, en se plaçant précisément au point de vue "financier", en prenant en considération "les conditions qui différencient le rapport entre le capital variable avancé et le capital variable employé" : le problème est en effet que la même somme d'argent avancée pendant une année pour payer les salaires peut conduire à un emploi double, triple, décuple, si elle sert dans deux, trois, dix cycles successifs de production pendant la même année : par conséquent, toutes choses égales

(notamment le taux de plus-value), la plus-value annuelle procurée par ce même capital pourra être doublée, triplée, décuplée. Or les circonstances qui modifient ce rapport se résument dans celles qui déterminent une variation des périodes de rotation, soit par une variation de la période de travail, soit par une variation de la période de circulation, soit des deux ⁽²¹⁾. C'est dire que tout ce qui peut réduire la durée totale de la période de rotation (augmenter le nombre de cycles par an) multiplie d'autant le taux (annuel) de plus-value. Ceci est assez clair, et, si les explications de MARX sont si détaillées, c'est sans doute que la distinction n'était pas évidente pour tout le monde entre le montant du capital (variable) avancé (mis en circulation au début de l'année, si l'on veut) et la masse totale de capital variable ayant roulé pendant l'année (en multipliant le volume initial par le nombre de cycles par an) ; mais c'est aussi parce qu'il s'agit de bien faire comprendre un résultat qui peut sembler une "énormité", comme dit ENGELS ⁽²²⁾ ; un taux annuel de plus-value de 1 000 %, sur la base d'un taux de plus-value de 100 pour 100 de capital variable mis en circulation, dès lors qu'il y a 10 cycles de rotation dans l'année. Peu importe ici la signification exacte de ce taux de plus-value, calculé à la fin du cycle de production ; l'essentiel est de souligner la possibilité d'une telle multiplication, du simple fait de l'accélération du rythme de la rotation du capital.

Ce qui nous intéresse ici, c'est d'abord que les transports peuvent contribuer puissamment à ce phénomène, comme nous l'avons déjà montré : - en réduisant le temps de travail lui-même, par leur rôle à l'intérieur même du travail productif ; - en réduisant la période de production par le raccourcissement des délais de toutes sortes ; - et surtout en supprimant les à-coups dans l'approvisionnement qui peuvent réduire à l'inaction ou ralentir l'action du travail productif ; - et enfin même par le seul effet sur la période de circulation, qui réduit le temps total du circuit du capital et permet de répéter plus souvent le temps de travail. De toutes ces améliorations, fussent-elles faibles, résulte une accélération, fut-elle minime, du rythme de la rotation du capital variable (affecté à la seule rémunération du travail), et par conséquent un coefficient multiplicateur plus élevé pour le calcul du taux annuel de plus-value.

Il faudrait aussi rappeler ici l'avantage considérable que procure le transport en permettant d'employer une "main d'oeuvre à meilleur marché", soit en amenant des travailleurs immigrés dans les régions industrielles les plus développées, soit en transplantant des usines semi-automatiques dans des régions où la population ouvrière est peu syndicalisée : il y a là une double source d'augmentation du taux de plus-value lui-même ; d'une part, en élevant la productivité du travail par des machines perfectionnées ne requérant qu'une main d'oeuvre dite "spécialisée" de faible formation professionnelle dans sa plus grande partie, à part un petit nombre de cadres et de techniciens ; d'autre part, en abaissant la rémunération de la force de travail, simplement par ce recours à des catégories de travailleurs "habités" à se contenter d'un niveau dans leurs conditions d'existence et de reproduction (notamment pour la formation professionnelle) beaucoup plus bas que celui obtenu par la classe ouvrière des régions les plus développées. (Il suffirait de comparer la rémunération du même travail chez FORD à Bordeaux et à Détroit pour comprendre l'importance de cet avantage). Le taux qui sert de multiplicande dans le calcul du taux annuel de plus-value sera ainsi de son côté plus élevé ; on arrivera donc à un taux de plus-value annuel beaucoup plus important grâce au transport.

2.2.-2.2

2) Mais la conséquence financière n'est pas seulement en définitive l'attribution au capital d'un taux annuel de profit plus intéressant (quels que puissent être les frais d'équipement et de transport). L'affaire se complique (et se bonifie) pour ses incidences en ce qui concerne l'accumulation du capital. D'un côté, il faut relever qu'une grande partie du capital fixe nécessité par ces équipements et ces infrastructures de transport va être mise à la charge des diverses collectivités publiques ou Etats intéressés, par divers procédés qui devront être spécialement étudiés ; d'un autre côté, le volume de capital variable qui doit être engagé dans le circuit se trouve réduit (par le bas niveau relatif des salaires), ce qui "libère" une partie du capital (qui serait nécessaire autrement, dans d'autres régions) et la rend disponible pour d'autres emplois financiers. Et surtout, enfin, la plus-value ainsi accrue va circuler et contribuer à une accumulation beaucoup plus rapide de capital,

disponible notamment en vue de l'accroissement du capital constant.

Sans qu'il soit possible (ni utile) de s'y étendre ici, il faut donc relever toutes les incidences technologiques, économiques et financières aussi bien que sociales et politiques du processus d'accumulation et de reproduction élargie que va déclencher l'accroissement du taux annuel de plus-value réalisé grâce au développement des transports.

2.2.-2.3

3) Il y a ici une circonstance particulière importante à noter qui donne naissance à cette masse accrue de capital-argent, créé par la plus-value ainsi multipliée par la vitesse de rotation du capital, ou libéré par les conséquences sur le capital circulant de cette accélération. Le fait que ce soit toute une "politique de transport" qui permette ainsi au capital de se développer à un rythme particulier (et souvent "énorme") ne doit pas être perdu de vue, car il implique tout un ensemble de conditions socio-économiques, de luttes sociales (entre classes et plus encore à l'intérieur d'une même classe), de pressions politiques, d'efforts de domination (monopoliste aussi bien qu'étatiste). Ceci devrait suffire à montrer que l'aspect "strictement économique" (si tant est qu'on puisse le définir et le dégager) n'est que secondaire dans un tel processus de développement. Ceci doit donc inciter à ne pas se lancer dans l'élaboration de quelque modèle de multiplication, d'accélération, d'expansion, car les affrontements socio-économiques (et donc politiques) sont particulièrement importants et décisifs dans le "processus de développement" ainsi engagé. On le voit en considérant les questions apparemment "financières" soulevées par la circulation de la plus-value qu'évoque MARX pour montrer certaines des conséquences des différences dans la capitalisation de la plus-value qui résultent de la différence dans le taux annuel de la plus-value, et donc dans la masse produite dans l'année, à la suite d'une variation dans la période de rotation du capital ⁽²³⁾. Si on lit ce chapitre (semble-t-il peu étudié) en ayant présentes à l'esprit les méthodes modernes de l'expansion capitaliste, et spécialement celles pratiquées par les grandes entreprises monopolistes, les sociétés multinationales notamment, dans les pays ou les régions sous-développés et par le moyen du perfectionnement du système de transport, on comprend mieux quelle est l'important

ce du rôle des transports et des équipements collectifs dans le capitalisme contemporain : la constitution du fonds de roulement et des réserves d'autofinancement sans avoir à les fournir d'avance sur leur propre capital, de même que les réserves pour la réparation et la conservation du capital fixe, tout cela "découle de l'entreprise même par la conversion immédiate de la plus-value en capital... Une partie du capital nécessaire à la conduite de l'affaire sur son échelle première est ainsi produite pendant la marche de l'affaire et par l'affaire elle-même grâce à la capitalisation d'une partie de la plus-value" (24). On voit comment "l'aide privée au développement" accordée dans ces conditions aux pays sous-développés par les grandes firmes multinationales non seulement pourra conduire à rentrer rapidement dans les fonds avancés et à amortir en quelques années tout le capital productif, mais on voit même comment, grâce aux crédits accordés, il n'en coûtera rien à une telle firme : d'une part, "non seulement le capital accumulé, mais une partie du capital primitivement avancé peuvent être que de la plus-value capitalisée" ; et, d'autre part, avec le développement du crédit, "le rapport entre le capital primitivement avancé et la plus-value capitalisée se complique encore davantage" ; le banquier (qui peut n'être que l'Etat ou une banque nationale du pays bénéficiaire de l'implantation industrielle...) prête à ce promoteur "une partie du capital productif avec lequel il commence son entreprise ou la continue pendant l'année ; (ainsi) il ne dispose pas en propre, à l'origine, du capital nécessaire" (25).

L'entreprise qui dispose ainsi de sources supplémentaires de plus-value peut consacrer ce capital à des "améliorations qui tantôt augmentent la force productive du travail employé, tantôt permettent simultanément de l'exploiter avec plus d'intensité"; ou bien, on pourra "agrandir l'échelle de production", sans augmenter le capital fixe mais en en prolongeant l'usage quotidien, tout en diminuant proportionnellement la période de rotation : l'allongement de la journée de travail, ou l'utilisation d'équipes de nuit, permettent aisément d'arriver à ce résultat..., si la législation et la syndicalisation n'y mettent pas obstacle (soit dans les pays sous-développés, soit pour des travailleurs immigrés...) (26).

2.2.-2.4

4) D'importantes conséquences sur la circulation monétaire découlent de l'accumulation d'argent à laquelle donne lieu "l'entassement d'une partie de la plus-value de manière à former un capital-argent latent, qui ne doit fonctionner comme capital actif supplémentaire que plus tard, quand il aura un certain volume" (27). Le développement du crédit permet d'utiliser ces sommes dans d'autres affaires. Là encore le perfectionnement du système des transports et des communications n'est pas étranger à cette forme du développement capitaliste du fait même qu'il favorise l'accélération de la rotation du capital, et notamment l'accélération de la réalisation du capital-marchandise et du rapatriement du capital-argent et de sa reconversion en capital-productif. "Avec la réalisation plus fréquente de la plus-value et l'agrandissement de l'échelle à laquelle elle se produit, il y a, de toute évidence, accroissement de la proportion selon laquelle on jette sur le marché du capital-argent nouveau, de l'argent comme capital, qui, à partir de ce marché, est réabsorbé, du moins en grande partie, dans l'extension de la production" (28). On voit quelle capacité d'autofinancement ce mécanisme peut donner à une grande firme multinationale, ou plutôt à un groupe économique-financier qui coordonne et anime toute une série d'entreprises de production, de crédit et de financement ; d'autant que les "expédients développés par le système de crédit", permettant de diminuer les "faux-frais" du "coûteux mécanisme de la circulation", "accroissent directement la richesse capitaliste". Le contrôle du système des transports et des communications et de son développement permet enfin de mettre la main sur l'un des ressorts essentiels de toute cette dynamique en accélérant la vitesse de rotation de l'ensemble du capital, sous toutes ses formes, et notamment ses formes matérielles de capital-marchandise et de capital-productif.

On saisit là une autre différence majeure entre la situation des groupes ou des pays qui contrôlent ainsi l'ensemble d'un système de production, de crédit et de transport, et celle des régions ou pays sous-développés auxquels échappent un certain nombre des éléments du processus : dans la mesure où dans ces contrées une partie de la plus-value se trouve réalisée, "les accumulations occasionnées par la rotation du capital" donnent lieu à la constitution de masses d'argent qui revêtent la forme d'une thésaurisation, qui ne

peut se convertir en capital productif que lentement, difficilement, et ailleurs - du seul fait que le pays ne dispose pas de toutes ces facilités d'accroissement des moyens de production, qui ne sont ni productibles ni utilisables sur place, et qui se trouvent de toute façon sous le contrôle de groupes étrangers...

2.2.-3

§3. Réduction du temps et restructuration de l'espace.

2.2.-3.1

1) Il est caractéristique que toute cette dynamique ne puisse se comprendre pleinement qu'en introduisant le "facteur temps", sous la forme précise non point d'un temps "linéaire", celui d'une chronologie astronomique, mais d'un temps "cyclique", celui d'une durée vécue socio-économique ; c'est en cherchant les diverses périodes que l'on peut analyser dans l'ensemble du processus de production et de circulation, et c'est en étudiant les effets des différences entre ces périodes, et toutes les répercussions d'une accélération de leur rythme, que MARX découvre ce qui est le véritable ressort de la dynamique capitaliste au niveau du capital individuel comme à l'échelle sociale. C'est pourquoi c'est dans son étude critique du Capital qu'il faut aller chercher l'explication du développement du capitalisme : car non seulement il met en évidence ce qu'il y a d'essentiel dans les pratiques modernes de gestion et de croissance des grandes entreprises capitalistes (en les opposant à celles qui vouent à la stagnation les petites entreprises traditionnelles) mais il transpose immédiatement ces méthodes à l'échelle macro-économique (mondiale encore plus que nationale) pour montrer comment, en renforçant la concentration et la centralisation capitalistes, elles donnent une force d'expansion au système qu'aucun autre mode de production n'a jamais pu connaître. En même temps, cette analyse de l'enchevêtrement des circuits et des discordances des périodes lui permet de déceler les causes des "crises", qui viennent périodiquement entraver le bon fonctionnement de cet ensemble tout en fournissant l'occasion de se débarrasser d'éléments trop lourds, et surtout de dévaloriser une partie du capital qui obère le taux moyen de profit... Ce qui explique peut-être pourquoi les économistes qui refusent cette mise en question définitive du système se refusent à introduire

dans l'étude de l'économie nationale ou internationale ces principes d'analyse que l'économie des entreprises permet de (re-)découvrir.

Ce qui importe en effet dans l'entreprise capitaliste comme pour l'expansion du mode de production capitaliste dans son ensemble, ce sont ces périodes de rotation qui rythment le cycle de la "reproduction" et plus précisément de la "reproduction élargie", c'est-à-dire de la répétition sur une échelle de plus en plus large des opérations de production grâce à l'accumulation de la plus-value : on comprend alors l'influence décisive de la durée totale du cycle de rotation du capital sur la création de valeur globale réalisée dans un temps donné, mesuré en années. Et l'analyse importante à ce point de vue, c'est celle de la composition du capital en capital fixe et capital circulant, puisque c'est la période de circulation qui détermine le rythme de la reconversion du produit (capital-marchandises) en facteurs de production (capital-productif), bien que, dans la masse du capital circulant, seule la partie affectée à la rémunération de travail productif (capital variable) soit vraiment créatrice de valeur et de plus-value. De sorte qu'à la limite, la masse des capitaux ainsi affectés à des opérations de circulation (même si elles ne sont pas productives en elles-mêmes mais facilitent et accélèrent cette phase) est moins importante que leur vitesse de rotation (qui permet aux opérations de production de se dérouler à un rythme plus rapide). La transposition à l'échelle macro-économique de ces éléments de la politique de production, de financement, de commercialisation des entreprises introduit évidemment les facteurs essentiels d'une analyse dynamique qui fait ressortir la façon dont le transport intervient dans la dialectique du temps et de l'espace ; en développant "les rapports économiques et les formes capitalistes susceptibles de diminuer artificiellement le temps de circulation", le développement des moyens de transport et de communication permet, en même temps que l'expansion spatiale constante du marché, la réduction du temps de circulation (29).

2.2.-3.2

2) Pour bien comprendre la signification de cette tendance et la raison de l'importance que prennent ainsi les opérations de circulation, il ne faut pas perdre de vue que

cela s'explique chez MARX parce que "la circulation du capital réalise la valeur, alors que le travail vivant créé la valeur : le temps de la circulation est simplement une barrière à cette réalisation : c'est dans cette mesure qu'elle freine la création de valeur" (30). Autrement dit, c'est parcequ'il est un prélèvement opéré sur le temps de travail, sur la création de valeur, laquelle se trouve ainsi freinée, que le temps de circulation intervient comme "un facteur de détermination de la valeur, qui ne découle pas directement du rapport du travail au capital" (31). "Il serait plus juste de dire que ... le temps de circulation du capital est le facteur de sa dévalorisation" ; "il ne crée pas à proprement parler ce valeur, s'il était de zéro la création de valeur serait à son maximum" (32).

C'est pourquoi il est si important de comprimer cette période de circulation qui est en soi "une barrière à la valorisation", une entrave créée par le mode de production capitaliste - et qui lui est spécifique - ; c'est pourquoi "la tendance à l'abolir, comme la réaction contre elle, font donc partie du développement économique propre au capital" (33). "Tout ce qui pourra accélérer ou raccourcir le temps de circulation" diminue donc ce qui entrave la production, ce qui retarde le renouvellement du processus productif : ainsi se trouve diminué "le temps où le capital en tant que tel n'a pu travailler, où il est resté en friche" (34).

2.2.-3.3

3) "La circulation se déroule dans l'espace et dans le temps" (35). C'est ce double aspect de la "circulation" qui en fait le lieu de la dialectique espace/temps, dans ses implications économiques, sociales et politiques. Ramenée à l'essentiel, à la base matérielle indispensable, la circulation est le déplacement des produits vers leur marché ; d'ailleurs, la forme de crédit que prend également la circulation est aussi pour l'essentiel liée à ce mouvement matériel des marchandises ; c'est pourquoi, sans méconnaître l'intérêt des différentes opérations que comporte la période de circulation, comme condition de réalisation du processus de reproduction, le transport est la "condition nécessaire de la circulation" ; bien mieux, il est le moyen de l'achèvement du produit en l'amenant sur le marché : "du point de vue économique, le procès de production englobe la condition spatiale, c'est-à-dire le transport du produit sur le marché" (36).

C'est pourquoi, "à mesure que l'échange domine la production, les moyens matériels de l'échange (moyens de communication et de transport) gagnent en importance" (37).

Le transport constitue donc le moyen fondamental par lequel se réalise la dynamique du développement capitaliste, fondée sur la dialectique espace/temps ; c'est-à-dire que le transport fournit le moyen, en réduisant les distances dans l'espace, d'étendre le marché et par conséquent le domaine de l'exploitation capitaliste, tout en comprimant la période de temps qu'exige toute cette circulation du capital ; et par là même il introduit au coeur même des contradictions capitalistes, non pas seulement dans l'ordre économique, mais dans l'ordre social et finalement politique. De sorte qu'il ne faut pas se laisser arrêter aux seules apparences techniques et géographiques du transport : c'est le fonctionnement même du capitalisme qui est en question, et donc le développement, qui est son moyen de durer, de surmonter ses contradictions, en les déplaçant toujours plus loin. "Le capital tend, de par sa nature même, à dépasser toutes les limites de l'espace. La création des conditions matérielles de l'échange (moyens de communication et de transport) devient en conséquence une nécessité impérieuse pour lui : il brise l'espace au moyen du temps" (38).

Le point de départ de ce processus dialectique est clair, dans l'expansion capitaliste : "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" (39). Le processus d'expansion spatiale et de lutte pour réduire le temps nécessaire se poursuit dialectiquement à mesure du développement capitaliste : "alors que, d'une part, le capital doit tendre à abattre toute barrière locale au trafic, c'est-à-dire à l'échange, pour conquérir le monde entier et en faire un marché, il doit tendre, d'autre part, à détruire l'espace grâce au temps, c'est-à-dire à réduire au minimum le temps que

coûte le mouvement d'un lieu à un autre. Plus le capital est développé, plus vaste est donc le marché où il circule ; or, plus est grande la trajectoire spatiale de sa circulation, plus il tendra à une extension spatiale du marché, et donc à une destruction de l'espace grâce au temps" (40).

On comprend ainsi comment l'extension dans l'espace du marché extérieur étant une nécessité pour le capitalisme en raison même de l'importance de la circulation dans le processus de reproduction du capital, la réduction du temps de circulation est un facteur essentiel et constitue "elle aussi un développement des forces productives" (41). Dès lors, "l'amélioration des moyens de communication et de transport équivaut à un développement des forces productives en général" (42). La production de ces moyens entre ainsi dans la catégorie de la production de moyens de production, de capital fixe, et ceux-ci représentent donc une "forme de capital fixe dont la valorisation obéit à des lois particulières" (43). Autrement dit, des problèmes particuliers sont soulevés par cette considérable accumulation de capital que requiert le développement des transports ; et c'est un autre aspect important de la relation dialectique entre transport et développement qui nécessite un examen approfondi.

Annexe au chapitre 2 - TRANSPORT ET ROTATION DE CAPITAL.

I. RAPPEL DES DEFINITIONS DE CERTAINS CONCEPTS UTILISES.

I.1. Les métamorphoses du capital.

Dans un processus de production, le capital prend successivement trois formes. Au départ, il se présente sous la forme d'une somme d'argent, autrement dit de moyens de paiement permettant d'acquérir des moyens de production et de la force de travail. Le capital passe donc dans une deuxième phase à la forme de capital productif qui est constitué par l'ensemble des moyens de production et de la force de travail; la combinaison et la mise en mouvement de ces deux éléments constitue la phase de la production dont la marchandise est le résultat. Ce capital-marchandise destiné à être vendu sur le marché constitue la troisième forme que prend le capital; une fois vendu, ce capital-marchandise reprend la forme initiale de capital-argent.

Si nous envisageons ce mouvement circulatoire du capital non comme un processus isolé, mais comme une opération se répétant sans cesse, selon une dynamique propre (caractérisée avant tout par un procès d'accroissement de valeur par l'exploitation de la force de travail), nous aboutissons à la notion de rotation du capital.

Quelle que soit la forme que prend le capital dans un processus de production, il reste toujours du capital. Le capital est toujours unique.

I.2. Temps de rotation, temps de production et temps de circulation.

I.2.-1 Le temps de rotation est l'intervalle de temps qui s'écoule entre le moment où le capital est avancé sous une forme déterminée et le moment où il retourne au capitaliste sous la même forme, mais augmenté de la grandeur de la plus-value. Le temps de rotation se décompose en temps de production et en temps de circulation.

I.2.-2 Le temps de production est le temps pendant lequel le capital se trouve dans la sphère de la production. La période pendant laquelle l'objet en cours de fabrication est soumis à l'action directe du travail constitue la période de travail. MARX note que "le temps de rotation se prolonge d'autant plus que le temps de production excède la période de travail" (1). En effet, cet écart entre temps de production et période de travail se traduit par une absence de mise en valeur du capital productif, correspondant à la nécessité de constituer des stocks de matières premières ou de produits semi-finis pour assurer la continuité du procès de production ou à la mauvaise intégration des différentes phases de ce procès.

Les capitalistes ont donc tout intérêt à réduire au minimum cet écart : "pour autant que le temps de production en excédent sur la période de travail ne dépend pas de lois naturelles immuables (...), le temps de rotation peut, dans une certaine mesure, être allégé par une réduction artificielle du temps de production" (2).

I.2.-3 Le temps de circulation est le temps pendant lequel le capital passe de la forme argent à la forme productive et de la forme marchandise à la forme argent. Ce sont donc les moments où le capitaliste achète les marchandises qui vont constituer son capital productif et où il vend les marchandises qu'il a produites.

Il faut remarquer avec MARX que le temps de rotation "se rapproche d'autant plus du temps de production même que le temps de circulation, c'est-à-dire le temps qui s'écoule entre la sortie et le retour du capital dans la production, est plus court" (3).

II. ACCELERATION DE LA VITESSE DE CIRCULATION DU CAPITAL

LIEE AU TRANSPORT.

Il s'agit pour nous d'établir de quelle façon et avec quels effets agit le développement du système de transports sur les différentes phases de la circulation du capital.

Au niveau de la sphère de la circulation " le principal moyen d'abrégé le temps de circulation, c'est d'améliorer les communications" (4).

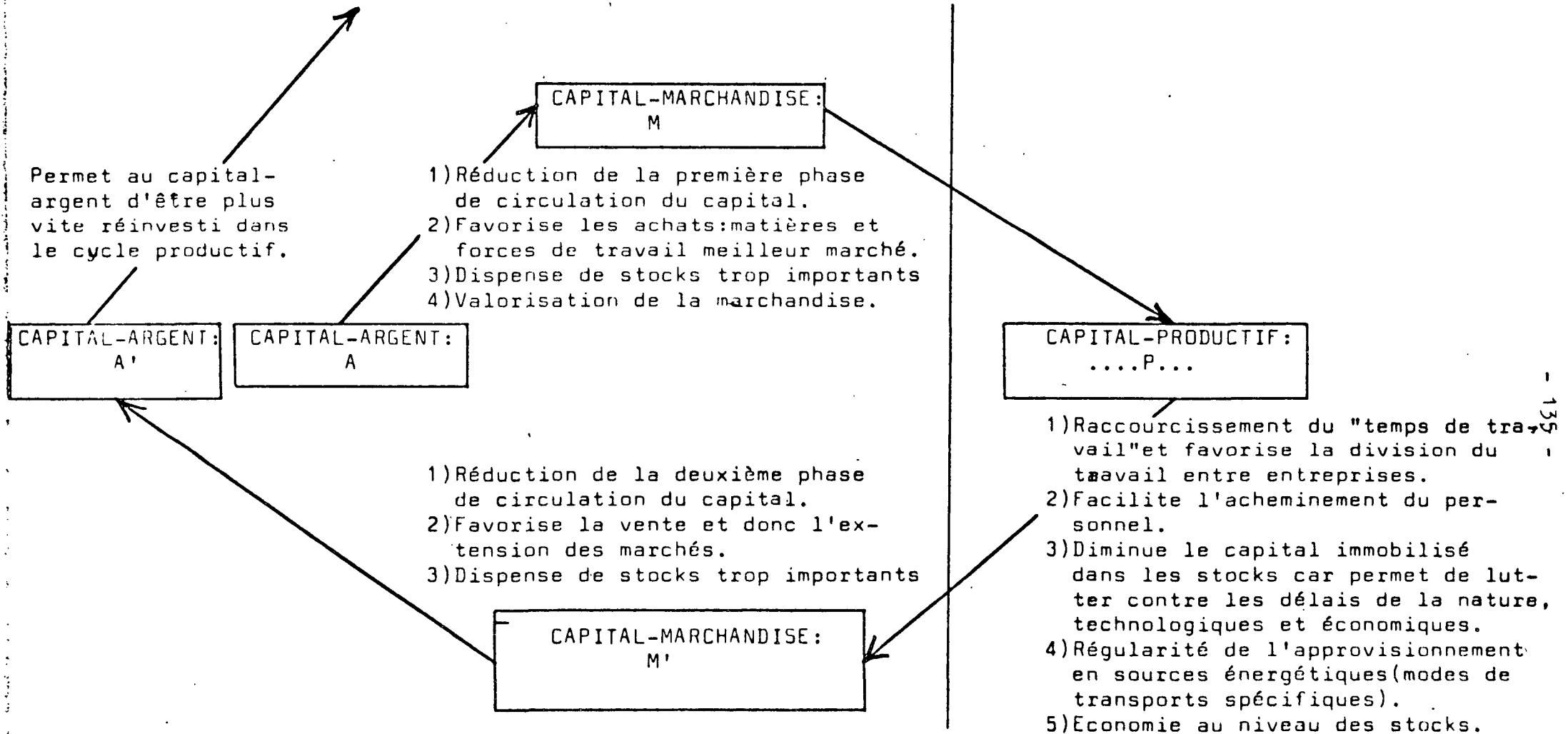
De même, au niveau de la sphère de la production, les moyens de transport permettent une meilleure organisation de

de l'activité productive en réduisant les temps morts et les interruptions de travail dus à l'approvisionnement plus ou moins régulier des unités chargées des opérations successives de production ; de ce fait, ils augmentent la période de travail effectif.

Dans le schéma ci-après (Graphe I), on a tenté de synthétiser le rôle des transports à l'intérieur de chacune des trois phases de circulation du capital.

SPHERE DE CIRCULATION

SPHERE DE PRODUCTION



Graphe I : PLACE DU TRANSPORT DANS LE PROCES DE PRODUCTION

Eléments de raccourcissement de chacune des trois phases de la circulation, les moyens de transport tendent donc par leur développement à réduire le temps total de rotation du capital.

**III. ACCELERATION DE L'ACCUMULATION LIEE A L'ACCROISSEMENT
DU NOMBRE DE ROTATIONS DU CAPITAL PAR LE TRANSPORT.**

III.1. Soit un capital qui accomplit sa rotation en un an. On peut représenter celle-ci par le schéma ci-après (Graphe II) en faisant l'hypothèse que toute la plus-value extraite au cours d'une rotation est accumulée intégralement lors de la rotation suivante (c'est-à-dire qu'il n'y a pas de consommation non-productive de la part du capitaliste.

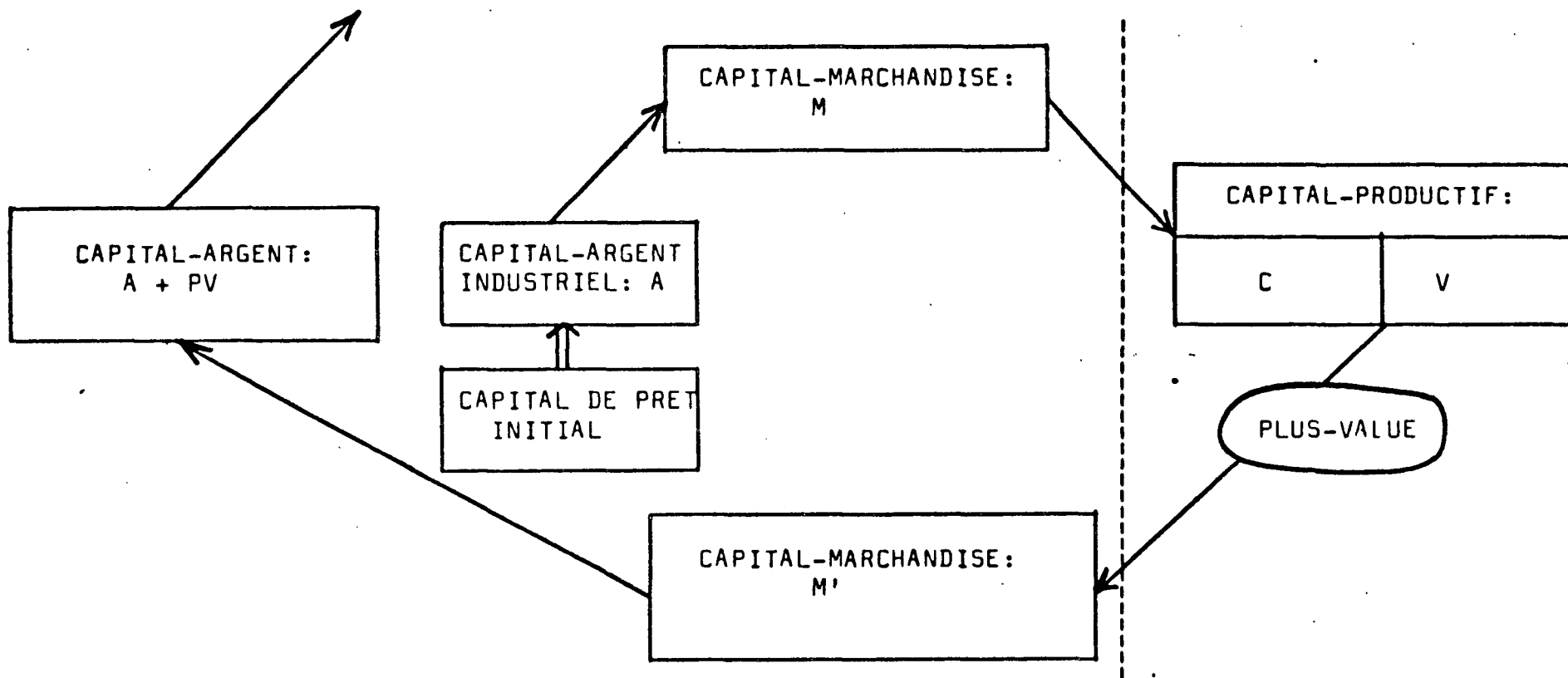
III.2 Soit une modification de l'infrastructure et des moyens de transport accélérant la circulation du capital. Le développement du système de transport permet au capital de circuler plus vite et donc de réaliser 2 (ou plus) rotations annuelles (Graphe III) ; cela élève le taux annuel de plus-value, ce dernier étant défini comme "le rapport entre la masse totale de plus-value produite dans l'année (P-V I + P-V II) et la valeur du capital variable avancé" (5), c'est-à-dire le produit du nombre annuel de rotation du capital variable par le taux d'exploitation réel.

"Le taux annuel de plus-value ne coïncide que dans un seul cas avec le taux effectif qui exprime le degré d'exploitation du travail ; c'est lorsque le capital avancé n'accomplit qu'une rotation dans l'année" (6).

Il s'ensuit que l'accélération de la vitesse de rotation du capital liée au développement du système de transport, en élevant le taux annuel de plus-value et par là même le taux de profit annuel, entraîne l'augmentation du rythme de l'accumulation pour une période de temps déterminée (un an par exemple).

SPHERE DE LA CIRCULATION

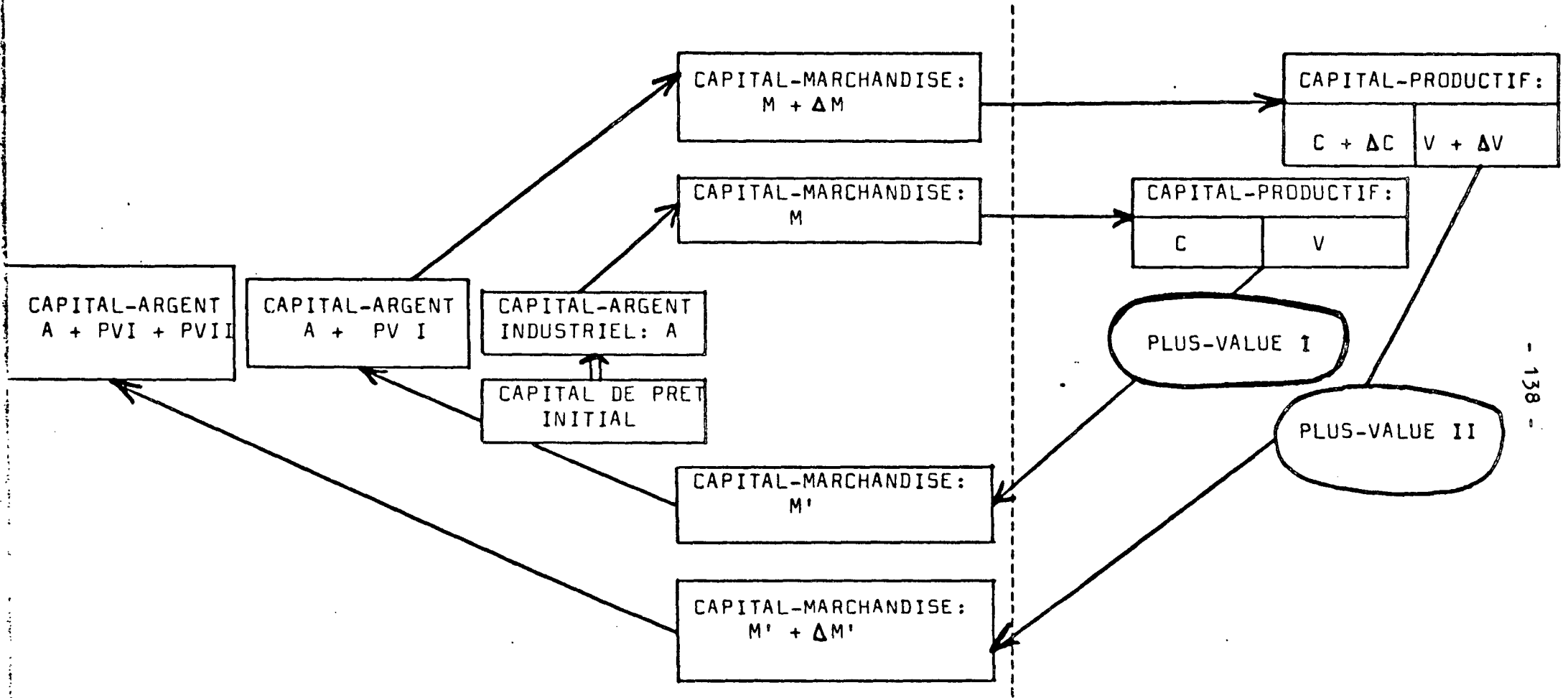
SPHERE DE LA PRODUCTION



Graphe II : SCHEMA D'UN CYCLE DE ROTATION DU CAPITAL

SPHERE DE LA CIRCULATION

SPHERE DE LA PRODUCTION



Graphe III : LE TRANSPORT ET L'ACCELERATION DU CYCLE DE ROTATION DU CAPITAL

Références Bibliographiques

au CHAPITRE II

- (1) Karl MARX - Le Capital - Livre Ier - (Ed. Sociales) L. I. - T.2 p. 112
(cf. également Fondements. Ed. Anthropos T.II (Gd Format) p. 111 et suiv.
- (2) Karl MARX - Le Capital - (Ed.Sociales) L. II - T. 1 p. 227
- (3) Karl MARX - Le Capital - (Ed. Sociales) L. I - T. 2 p. 113 (Ed.Pleiade I. p.996)
- (4) Karl MARX - Le Capital - (Ed. Sociales) L. II - T. 1. p. 231
- (5) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 233
- (6) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 231
- (7) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 232
- (8) Karl MARX - Fondements de la Critique de l'Economie Politique (Ed.Anthropos, Grd.Format) T. II - p. 35
- (9) Karl MARX - Le Capital - (Ed.Sociales) L. II. - T. 1 p. 233 - 234
- (10) Karl MARX - Fondements de la Critique de l'Economie Politique (Ed.Anthropos, Grd Format) T.II - p. 36
- (11) Karl MARX - Le Capital - (Ed.Sociales) L. II - T. 1. p. 233
- (12) ENGELS - Préface au Livre III du Capital - in MARX Oeuvres Economie (Ed. Pléiade) - T. II - Appendice, p. 1588 et suiv.
- (13) ENGELS - d° d° p. 1594
- (14) Karl MARX - Le Capital - (Ed.Sociales) L. II. - T. 1 p. 233
- (15) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 234
- (16) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 232
- (17) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 260
- (18) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 262
- (19) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 264
- (20) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 273 - 275
- (21) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 278
- (22) ENGELS - Préface Livre III - Capital - Annexe Oeuvres MARX T.I. (Ed.Pléiade)¹⁵⁹³
- (23) Karl MARX - Le Capital - (Ed.Sociales) L. II. T.1 p. 297 (cf.297-324)
- (24) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 297
- (25) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 298
- (26) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 298
- (27) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 299
- (28) Karl MARX - Le Capital - d° d° p. 299
- (29) Karl MARX - Fondements...(Ed. Anthropos (grd.Format) T. II. p. 35
- (30) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 36
- (31) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 30
- (32) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 31
- (33) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 36

(34)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	(Ed. Anthropos (grd.Format) T.II.	p. 41	
(35)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 26
(36)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 26
(37)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 15
(38)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 15
(39)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 15
(40)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 32
(41)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 27
(42)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 13
(43)	Karl MARX - <u>Fondements...</u>	d°	d°	p. 13 - 14

(où MARX déclare qu'il faudrait consacrer tout un chapitre aux moyens de communication, étant donné qu'ils représentent une forme de capital fixe dont la valorisation obéit à des lois particulières)

