

## CHAPITRE TROISIEME

### TRANSPORT ET ACCUMULATION DU CAPITAL

#### LE TRANSPORT COMME FORME D'ACTIVITE ECONOMIQUE NECESSITANT UNE ACCUMULATION SPECIFIQUE DU CAPITAL

##### I.- FRAIS DE TRANSPORT ET PLUS-VALUE

- *Les frais de transport et le coût de production de l'industrie des transports*
- *La plus-value dans le transport: le problème de sa réalisation*

##### II.- PARTICULARITES DE L'ACCUMULATION DANS LES TRANSPORTS

- *L'importance du capital fixe dans les transports et ses particularités*
- *La faiblesse des taux de profits dans les transports et ses palliatifs*



TRANSPORT ET ACCUMULATION DU CAPITAL

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

Les formes que prennent les activités de transport dans le capitalisme, et leur transformation au cours de son développement, ne sont pas déterminées seulement et unilatéralement par les conditions d'expansion du mode de production capitaliste. Si les nécessités de la domination de marchés nouveaux, de l'intensification de la production et de la valorisation du capital impliquent la dynamique qui pousse à conquérir l'espace économique en raccourcissant les déplacements et à réduire le temps de circulation pour accélérer les rythmes de la reproduction du capital, la dialectique espace-temps ne suffit pas à expliquer la problématique des transports. Les données propres du développement de "l'industrie des transports" et à ses interférences avec le développement économique et social au niveau régional, national, international conduisent à préciser la façon dont se réalise l'accumulation du capital et les particularités de l'intervention de l'Etat dans le domaine des transports, faisant apparaître des causes, des domaines, des formes spécifiques de luttes de classes, de confrontations entre groupes, de pressions socio-politiques. Il s'agit essentiellement de mettre en évidence ces modalités particulières de l'accumulation dans les transports et les activités annexes et, par suite, les conditions complexes dans lesquelles les transports participent à la baisse tendancielle du taux de profit et à la lutte pour en contrecarrer les effets, en refoulant les contradictions vers d'autres couches sociales, d'autres secteurs d'activités, d'autres régions de la nation ou du globe ; mais, pour comprendre les solutions apportées à ces problèmes, il faut s'attacher d'abord à montrer comment et pourquoi ils se posent, c'est-à-dire à faire ressortir les conditions et les modalités particulières selon lesquelles se présentent la charge des frais de transports et la possibilité de percevoir une plus-value.

3.1

Section 1 - FRAIS DE TRANSPORT ET PLUS-VALUE.

L'incidence de la charge des frais de transports et la façon dont cette activité peut donner lieu à des profits, et à une accumulation permettant son élargissement progressif, constituent des questions difficiles à poser et à résoudre, si l'on veut dépasser le simple calcul des coûts ainsi occasionnés et l'extrapolation des accroissements de trafic possibles et si l'on cherche à comprendre le processus de développement des transports ainsi que de l'activité régionale qui peut être amené à se manifester. Pour comprendre la dialectique de ces relations et contradictions, il faut se référer aux éléments fournis par l'analyse de MARX : c'est en effet sa méthode d'analyse qui permet le mieux de décomposer les frais de production des transports pour faire apparaître les difficultés de la réalisation de profits et donc de l'extension de l'accumulation dans ce domaine, par les seuls moyens et en vue des seuls objectifs des capitalistes ; on voit ainsi pourquoi et comment l'intervention de l'Etat s'avère nécessaire. Malheureusement, les développements sur la question sont plus restreints, car, si MARX en a noté l'importance et en a esquissé les principales lignes, c'est pour souligner qu'il lui faudrait y consacrer tout un chapitre, étant donné que les moyens de communications et de transport "représentent une forme de capital fixe dont la valorisation obéit à des lois particulières" (1). Mais ni lui, ni ses successeurs ne semblent avoir traité la question.

Le fond du problème est, comme l'indique MARX, de savoir comment la construction de moyens de communication et de transport peut représenter une source de richesse et de profit, autrement dit couvrir ses frais de production (2). Si c'est une route par exemple qui est construite par une communauté, ou par un gouvernement, peu importe qu'elle soit construite au moyen du système des corvées ou de l'impôt. Si elle est construite, c'est qu'elle a une valeur d'usage nécessaire pour la commune qui en a besoin à tout prix ; encore faut-il que le travail et les moyens puissent être fournis par la communauté au-delà du temps de travail absorbé par la production immédiate nécessaire à la subsistance, auquel ce surtravail viendra s'ajouter (3). "La construction doit donc être assez avantageuse pour que la

transformation d'un quantum de temps de travail en route puisse reproduire l'ouvrier aussi bien que le ferait un travail agricole" (4). Mais il faut en plus, pour que des capitalistes prennent en charge une telle entreprise, qu'elle soit rentable : "pour que le capital entreprenne la construction de la route, il faut supposer que le temps de travail nécessaire aussi bien que le temps de surtravail effectués par l'ouvrier soient payés, autrement dit que le capital touche son profit" (5). Ceci pose assez clairement le double problème qui est à la base de l'accumulation du capital dans la mise en oeuvre de moyens de transport et de communication : il concerne d'une part l'incidence des frais de transport, la façon dont la charge en est répartie et dont ils peuvent être récupérés sur le prix de vente, et d'autre part la possibilité non seulement de dégager une plus-value dans l'industrie des transports, mais surtout de la réaliser effectivement, sous forme de profits revenant au capital-transport, qui pourront servir à une accumulation, à une reproduction élargie.

3.1.-1 § 1. Les frais de transport et le coût de production de l'industrie des transports.

L'analyse générale des frais de transport - dans la perspective des problèmes de développement à long terme de l'activité de transport et de son influence sur le développement économique - est d'une grande difficulté et réserve beaucoup de contradictions qui peuvent être source d'erreurs d'interprétation. Les quelques développements qu'y consacre MARX (6) montrent en effet qu'entrent en jeu, simultanément, différents aspects de ces frais : ils participent à la fois de la nature des frais de circulation, des coûts de production et des modalités de la réalisation ; aussi, selon la situation géographique et économique, le stade de développement des moyens de production (et de transport), leur position dans les rapports socio-économiques (et dans les superstructures socio-politiques), les "transporteurs" pourront répercuter plus ou moins les frais de transport sur la consommation, ou bien devront s'attacher à les comprimer en accroissant la productivité, ou bien ils chercheront à les transférer à la charge de la collectivité, d'une façon ou d'une autre.

3.1.-1.1

1) Au point de départ, il est indéniable que les frais de transport font partie de ces frais de circulation qui permettent de jeter dans la circulation le produit fini en l'apportant sur le marché final et qui, à ce titre, constituent un "obstacle à franchir du point de vue du capital" (7) : "dans la mesure où ils résultent uniquement du changement de forme de la marchandise, ils n'ajoutent pas de valeur à cette dernière" ; "pour la classe capitaliste prise dans son ensemble, ils viennent en déduction de la plus-value" (8). Mais ceci concerne ceux des frais de circulation que MARX appelle les faux-frais de la production capitaliste ; les frais de transport, eux, sont de "véritables frais de circulation", qui augmentent la valeur du produit, mais ils diminuent la plus-value (9). Quoique cette dernière remarque pose question et paraisse introduire une restriction importante au caractère véritablement productif en soi (de valeur et de plus-value) de l'industrie des transports, sur quoi il faudra revenir, il n'en reste pas moins que les frais de transport ont un statut particulier parmi les frais de circulation ; certes le transport ne transforme pas matériellement les produits, n'accroît pas leur masse et ne change pas en principe leurs propriétés (10) ; il n'est même pas toujours indispensable puisqu'un "produit peut être acheté et consommé sur le lieu même de sa production. Cependant cet élément spatial est important puisque l'extension du marché et l'échangeabilité du produit en dépendent. Dans la mesure donc où il est indispensable pour transformer le produit en marchandise, parceque le produit n'est véritablement achevé que lorsqu'il se trouve sur le marché, le mouvement du produit fait donc partie de ses frais de production" (11).

La valeur d'usage des objets ne se réalise que lors de leur consommation ; celle-ci peut rendre nécessaire leur déplacement, donc le procès productif additionnel qu'est celui de l'industrie des transports ; ainsi est ajoutée à de la valeur aux produits transportés. Celle-ci est déterminée, comme pour n'importe quelle production, par la valeur des éléments de production mis en oeuvre dans cette industrie des transports. Mais "l'effet utile" ainsi produit, c'est-à-dire la valeur d'usage du transport, qui conditionne la possibilité et le résultat de la réalisation, dans le prix de marché final, se trouve devant deux issues, au point de vue de sa consommation : s'il y a

utilisation à titre individuel du transport, de personnes ou de marchandises, sa valeur disparaît par la consommation finale : c'est donc le consommateur final qui doit en payer le prix sous quelque forme que ce soit comme pour n'importe quelle marchandise consommée ; s'il y a consommation intermédiaire, à titre productif, il y a "valeur d'usage pour le procès de production" ; le transport apparaît comme un stade dans le procès de production du produit qui en fait l'objet ; sa valeur est transférée à la marchandise elle-même comme valeur d'appoint <sup>(12)</sup> ; ce sont donc des capitalistes intermédiaires qui devront couvrir ces frais de transport, avant de pouvoir les incorporer au prix définitif de la marchandise finale.

Avant de considérer ce qu'il advient ainsi au terme de la période de circulation et de voir comment, dans quelle mesure et avec quelles conséquences les frais de transport pourront être ainsi couverts en définitive par la réalisation en argent du produit final vendu sur le marché, il convient donc d'examiner la composition de ces frais, la détermination de leur valeur dans la production.

### 3.1.-1.2

2) Le transport est une de ces "branches d'industrie autonomes dans lesquelles le produit du procès de production n'est pas un nouveau produit matériel, ne devient pas une marchandise. L'industrie des transports est la seule d'entre elles qui ait une importance économique, qu'il s'agisse du transport proprement dit des marchandises et des hommes ou de la simple transmission des communications, lettres, télégrammes, etc.." <sup>(13)</sup>.

#### 3.1.-1.2.1

a) Certes le "produit" de cette industrie est d'un genre particulier puisque c'est simplement le déplacement : "Ce que vend l'industrie des transports, c'est le transfert en lui-même". Des particularités importantes pour le fonctionnement de cette industrie en découlent, qui mériteront une attention toute particulière ; elles tiennent au fait que "l'effet utile produit est indissolublement lié au procès de transport, c'est-à-dire au procès de production de l'industrie de transport. Hommes et marchandises voyagent en même temps que le moyen de transport, dont le voyage, le mouvement spatial, constitue précisément le procès de production qu'il effectue : l'effet utile n'est con-

sommable que pendant le procès de production, il n'existe pas comme objet d'usage distinct... circulant comme marchandise seulement après sa production" (14). Ainsi le produit de cette industrie ne peut pas donner lieu à stockage, au contraire il faut se suréquiper pour faire face aux pointes. C'est ce qui fait l'une des contradictions, non seulement paradoxale mais lourde de conséquences de cette production des moyens de communication et de transport, c'est qu'elle "entre dans la catégorie de production de capital fixe" (15) (tout le "matériel circulant" lui-même n'est que du "capital fixe" !). Sous réserve de ces particularités importantes, "il n'empêche que la valeur d'échange de cet effet utile est déterminée, comme celle de toute autre marchandise, par la valeur des éléments de production consommée en lui (force de travail et moyens de production) en ajoutant la plus-value créée par le sur-travail des ouvriers occupés dans l'industrie des transports" (16).

Donc "le capital productif engagé dans cette industrie ajoute ainsi de la valeur aux produits transportés, en partie parce qu'il s'opère un transfert de valeur à partir des moyens de transport, en partie parce qu'il s'accomplit une addition de valeur moyennant le travail du transport ; cette dernière se décompose, comme dans toute production capitaliste, en remplacement de salaire et en plus-value" (17). Autrement dit la valeur du transport, son prix de production normal dépend d'une part du coût de reconstitution du capital constant utilisé, c'est-à-dire de l'amortissement et de l'entretien en vue du renouvellement des infrastructures et du matériel ainsi que du prix des matériaux d'appoint (produits, énergie, etc..) qui ont été dépensés et d'autre part de la valeur créée par la force de travail mise en oeuvre dans la production immédiate du transport, qui dans l'analyse de MARX se décompose en deux masses, masse salariale et masse de la plus-value produite : l'une correspond à la rémunération indispensable aux travailleurs pour assurer la reproduction de leur force de travail, et l'autre correspond à ce que MARX considère comme du "sur-travail", c'est-à-dire à une partie du travail de production qui dépasse (en durée ou en intensité) ce qui est payé aux travailleurs comme correspondant à la valeur nécessaire à la reproduction de leur force de travail, à ce qui est nécessaire à leur existence du point de vue social (y compris leur reproduction, leur



formation professionnelle, leur sécurité sociale, etc..) ; tout ce qui apparaît comme un surplus de produit (en valeur) créé au delà est une plus-value qui revient au capitaliste. On voit cependant que les conditions de fonctionnement des transports semblent rendre plus difficile le "sur-travail" ; le capitaliste ne peut évidemment utiliser l'ouvrier au-delà du temps exigé par le transport, sinon il gaspillerait du temps de travail au lieu de le valoriser <sup>(18)</sup>. Néanmoins, la modernisation des transports, à l'heure actuelle plus que jadis, permet de diminuer par exemple le nombre de marins (ou celui de cheminots), de développer les infrastructures et les moyens matériels afin d'augmenter la productivité, d'intensifier le travail productif de plus-value. Par ailleurs, on voit aussi à quel point, dans ces conditions qui caractérisent la production de transport, la possibilité de réaliser la plus-value pose problème. Il faudra y revenir. Retenons en pour l'instant qu'il y a là des difficultés spécifiques aux transports, qui y rendent particulièrement intéressante, impérieuse même, la nécessité de diminuer les frais de production du transport.

- 3.1.-1.2.2 b) "Le mode de production capitaliste diminue les frais de transport, pour chaque marchandise prise à part, en développant les moyens de transport et de communication, ainsi qu'en concentrant le transport, en agrandissant l'échelle" <sup>(19)</sup>. Si ce développement et cette concentration des moyens de production sont analogues dans l'industrie des transports à ce qu'ils sont dans toute autre industrie, ils y présentent des particularités qui sont à l'origine des modalités particulières de l'accumulation du capital et de l'intervention de l'Etat dans les transports. L'extension et la concentration des transport, les efforts d'élévation de la productivité du travail, conduisent à l'accroissement considérable du capital constant (élevant la composition organique du capital). Mais celui-ci comporte deux parties bien distinctes qui donnent lieu à des politiques différentes d'imputation des charges d'amortissement. D'une part il y a des infrastructures considérables qui servent largement à la collectivité et que l'on s'efforce donc de mettre le plus largement possible à sa charge dans tous les modes de transport, sans que l'on se préoccupe trop de leur "rentabilité" ; tant que les frais d'entretien et de renouvellement ne posent pas de problème aux compagnies exploitatrices l'usure étant pratiquement négligeable, celles-ci se contentent de "transférer dans

le prix du produit la moyenne des frais annuels de réparation" (20) ; mais des différences considérables viennent du mode de calcul, "du fait que les postes de dépense sont imputés tantôt au compte du capital tantôt au compte des revenus", jouant adroitement des notions de réparation et de remplacement pour se faire des dividendes (21). La question s'obscurcit encore, pour les chemins de fer notamment, selon la façon de faire appel à l'aide de l'Etat pour assurer le fonctionnement même du transport et aussi, de nos jours, avec la tendance à pousser à la fermeture de lignes dont l'exploitation est peu rentable au profit de nouveaux modes de transport. En ce qui concerne d'autre part le matériel circulant, là aussi, bien des complications interviennent dans l'évolution de la part des frais de réparation et de remplacement à imputer dans le coût du transport. D'abord, "pour le matériel roulant des chemins de fer, notait déjà MARX, il n'y a pas moyen de séparer les réparations du remplacement". En effet, par exemple, "le parc de locomotives et de wagons se renouvelle continuellement, tantôt on change les roues, tantôt on fait un châssis neuf.." (22). Et la question se complique ici aussi, de nos jours, en fonction de l'appel à l'Etat, pour le matériel lui-même, soit pour maintenir une certaine politique des transports, une politique de relations ou une politique de prestige comme dans les transports maritimes de passagers ; c'est l'Etat qui est appelé à financer, par différents procédés, le renouvellement des paquebots par exemple, quitte à refuser de les utiliser dès qu'ils ne correspondent plus à la politique commerciale de la compagnie.

En outre, il ne faut pas oublier que dans les transports, le moyen de production circule en même temps que le consommateur final, le voyageur : on est ainsi amené à faire payer l'usage des moyens de transport, leur "effet utile" comme celui de moyens de consommation (23) ; par suite, on tend à traiter tout le matériel et même l'infrastructure en fonction d'une politique de vente ayant pour but d'obtenir de l'usager un surprix, notablement plus élevé que la valeur du produit fourni. Et toute une politique tarifaire de prix discriminants, caractéristique des prix de monopole, s'échafaude sur cette particularité et conduit à des investissements de luxe concernant les moyens de production, les installations et les outillages eux-mêmes (ce qui était exceptionnel en dehors des transports, au moins jusqu'à ces dernières années). Cette tendance a caractérisé les transports ferroviaires et maritimes dès le XIX<sup>ème</sup>

siècle et s'y est développée jusqu'à devenir prépondérante dans la compétition pour les transports aériens (de passagers) à l'heure actuelle.

3.1.-1.3

3) On voit par ces quelques remarques à quel point dans les transports est importante la solution des problèmes de "réalisation", c'est-à-dire de détermination d'un prix de vente final correspondant à la valeur de la marchandise, en assurant la couverture des différents coûts et d'un taux moyen de profit ou permettant même des rentes de monopole ; ces problèmes sont étroitement liés avec les modalités de l'accumulation du capital et avec la politique à long terme qui les déterminent ; et par là se manifestent les affrontements et les pressions, les luttes entre groupes, couches ou classes socio-économiques pour parvenir à une véritable domination, et donc aussi les efforts pour contrôler, obtenir ou accroître l'intervention de l'Etat (et de toutes les sortes de collectivités ou d'organismes publics, nationaux ou locaux, ou même internationaux).

Comment se "réalise" la valeur du transport sur le marché, comment se détermine le prix qu'il sera possible d'obtenir pour couvrir les frais de transport ? On voit à quel point la question est complexe : elle ne met pas seulement en jeu la théorie de la valeur ou bien une théorie de l'offre et de la demande ; car ce sont toutes les tensions socio-économiques qui s'expriment à ce propos et non pas tant par les procédés économiques habituels de l'échange, ni même par la confrontation socio-économique sur le "marché", mais par l'action socio-économique ou politique d'un pouvoir sur l'économie, la société, l'Etat...

En effet, comme le rappelle MARX, "la grandeur de la valeur absolue que le transport ajoute aux marchandises est en raison inverse, toutes choses égales d'ailleurs, de la productivité de l'industrie des transports et en raison directe des distances à parcourir" (24). Mais la productivité elle-même dépend de la quantité de travail actuel, le "travail vivant", nécessaire pour le transport et de tout le capital constant impliqué (le "travail mort") : le premier peut être d'autant plus réduit et plus productif que le second est élevé ; or nous venons de voir (et il faudra y revenir de façon plus complète) que la part du capital constant ainsi incorporé dans la

valeur du transport est extrêmement variable dans la pratique du transport, même en ce qui concerne le matériel roulant (ou navigant), et ce non pas seulement en fonction des habituels errements comptables ou en fonction de la politique de distribution de dividendes du moment, mais en raison de l'aide de l'Etat que l'on peut espérer susciter, à terme plus ou moins lointain. Mais même en ce qui concerne les frais courants du transport, la plus grande fantaisie paraît régner dans leur calcul (en fonction à vrai dire de la possibilité d'arracher à l'usager ou au consommateur final un prix plus ou moins élevé, mais aussi selon l'influence des grandes entreprises monopolistes ou en considération de la possibilité d'obtenir un soutien des collectivités publiques intéressées...). Certes le principe est que "la valeur relative que les frais de transport ajoutent, toutes choses égales d'ailleurs, au prix de la marchandise, est en raison directe de son volume et de son poids et en raison inverse de sa valeur" (25). Cependant, ce dernier fait devient un "motif spécial de taxer les articles en proportion directe de leur valeur" ; autrement dit, plus la valeur de la marchandise transportée est élevée, plus on a tendance à prélever sur elle des frais de transport hors de proportion avec le coût réel de l'opération. Et cette tendance donne lieu à une tarification complexe, introduisant en principe des diversifications du tarif tenant à ce que "le transport exige par exemple des précautions plus ou moins grandes, par suite une dépense plus ou moins grande de travail et de moyens de travail, selon que l'article est plus ou moins fragile, périssable, sujet à faire explosion...". En fait cette diversification donne lieu à des classifications des marchandises "tendant à faire des multiples propriétés naturelles des marchandises autant de défauts au point de vue du transport et autant de prétextes à extersion" (26).

D'où vient cette tendance à pratiquer une telle politique de prix différentiels et quelles en sont les conséquences ? C'est une question qui mérite une étude approfondie, car elle est au coeur du problème. Sans doute la position de quasi-monopole des compagnies de transport et le caractère de compétition constituent une base pour de telles pratiques qui s'expliquent ainsi dans le cadre de cette théorie. Encore faut-il remarquer que bien souvent le pouvoir de monopole conféré par le transport s'exercera plutôt sur la marchandise transportée, lors de sa vente finale, et se répercutera sur son prix plus que sur le

prix du transport : c'est encore ici une question de rapports de force ou d'influence entre groupes économique-financiers (comme le transport du pétrole en fournit maints exemples, déjà relevés par MARX lorsqu'il montrait comment la disposition de la ligne de chemin de fer permettait à la compagnie pétrolière d'obliger les producteurs à faire la queue pour lui vendre leur production) <sup>(27)</sup>. Mais la possibilité, la généralité de telles pratiques viennent de la nature particulière de cette activité. "D'un côté l'industrie des transports constitue une branche autonome de production et par conséquent une sphère spéciale de placement du capital productif ; d'un autre côté, elle se distingue en ce qu'elle apparaît comme la continuation d'un processus de production à l'intérieur du processus de circulation et pour lui" <sup>(28)</sup>. Ceci se répercute en effet sur la possibilité de prélever et de réaliser une "plus-value" sur le transport.

3.1.-2 § a. La plus-value dans le transport : le problème de sa réalisation.

Les explications qui précèdent sur les frais de transport, en tant que valeur ajoutée par la production de transport au produit transporté, font ressortir toute la complexité de la question du prix du transport et de la "rentabilité" de cette activité pour les capitalistes : la question est de savoir si et comment il est possible non seulement d'en couvrir les coûts en prix des moyens de production et en salaires de la main d'oeuvre effectivement déboursés, mais aussi d'en tirer profit, de percevoir effectivement une plus-value. La question est difficile et importante, car elle est au centre de la problématique de la corrélation entre transport et développement. D'une part le transport participe au caractère de la production : c'est une condition de valorisation du produit ; on peut considérer que le cycle de production n'est achevé qu'à l'arrivée du produit fabriqué sur son marché final ; (on peut ajouter d'ailleurs que, du fait même des conditions de transport, ce marché tendra plus ou moins vers une forme monopolistique). Mais d'autre part le transport s'insère dans la circulation, c'est une entrave à la valorisation, même si elle est nécessaire dans certaines conditions et dans certaines branches de production : tout ce qui pourra accélérer ou raccourcir le temps de circulation, activant la rotation du capital, en favorisera la reproduction élargie ; de ce fait, on peut donc se demander si,

dans les transports comme dans les autres opérations de circulation, les avances imposées au capital pour sa valorisation ne sont pas aussi des "déductions opérées sur la plus-value" ? Ainsi tandis que le transport crée de la valeur, du fait qu'il comporte un travail productif qui s'ajoute à celui qui est employé dans le procès de production immédiat et qu'il confère au produit transporté "une valeur d'usage nouvelle", néanmoins ne serait-il pas à considérer comme une "déduction sur la plus-value, c'est-à-dire comme un accroissement du temps nécessaire par rapport au surtravail" ? <sup>(29)</sup>. Ces aspects contradictoires apparaissent dans les explications que MARX essaie de donner et s'expriment dans cette phrase ambiguë : "Seuls les véritables frais de circulation (transport) augmentent ainsi la valeur du produit, mais ils diminuent la plus-value" <sup>(30)</sup>. Comment expliquer clairement cette ambiguïté ? Sans aucun doute comme une contradiction dialectique inhérente à la nature double du transport et à sa position charnière dans le processus de valorisation entre la phase de production proprement dite (créant le produit et sa valeur) et la phase de réalisation (transformant la marchandise en argent, à un certain prix sur un marché). De ce fait, il n'est pas sans importance d'essayer de préciser sur ce point les aspects et les conséquences de l'analyse de MARX, car il ne s'agit pas d'un exercice théorique qui pourrait paraître une discussion d'école, mais on est conduit à une démarche pratique qui décompose les différentes phases de la valorisation et de la réalisation de la marchandise transportée et met en évidence la nature et l'objet des tensions, des confrontations à travers lesquelles l'industrie des transports pourra (ou non) être "rentabilisée" : pourra-t-elle donner lieu elle-même à la perception par ses entrepreneurs capitalistes d'une plus-value, en termes de profit monétaire ? Ou au contraire servira-t-elle, à travers l'écrasement de ses marges et la "productivité" de son exploitation, à faciliter la conquête de l'espace, la domination de marchés nouveaux par la grande industrie capitaliste (ou plutôt les grands groupes économique-financiers qui la contrôlent), la charge d'assurer le fonctionnement et le rendement financiers de l'industrie des transports étant finalement transférée à l'Etat ? Pour comprendre où se situent les différents problèmes et comment se présentent les diverses confrontations de classes et d'intérêts,

et par quels procédés va se réaliser l'intervention publique, il est intéressant (concrètement encore plus que théoriquement) de distinguer :

- la création de valeur et de plus-value dans le transport ;
- les modalités de son insertion dans la valorisation du produit transporté ;
- les conditions de sa réalisation dans la vente finale.

### 3.1.-2.1

1) "La question qui se pose est dès lors la suivante : peut-on tirer une plus-value des frais de transport en respectant les principes que nous avons énoncé jusqu'ici ?" se demande MARX <sup>(31)</sup>. Sa réponse mérite quelques éclaircissements et compléments.

#### 3.1.-2.1.1

a) D'abord on peut faire "abstraction de la partie constante du capital utilisée dans les transports, navires, voitures, etc., et tout ce qui est nécessaire à leur fonctionnement, puisque cet élément constant n'ajoute rien : il est donc indifférent qu'il soit égal à zéro ou à x". C'est en effet l'un des principes fondamentaux de l'analyse de MARX : le capital constant par lui seul ne peut faire varier la valeur, ne peut en créer. Ce qui importe, c'est la façon dont il est mis en valeur par le travail ; c'est de l'utilisation actuelle des moyens de transport que dépend la création de valeur et de plus-value par le transport. Mais ce principe appelle deux remarques qui éclairent profondément le rôle du capital constant spécialement dans les transports et montrent l'intérêt de cette façon d'analyser, quelles que soient les contestations ou les réserves qu'elle ait pu appeler.

En premier lieu, il ne faut pas oublier que c'est cependant ce capital constant qui permet d'augmenter la productivité du travail, d'élever donc la création de valeur grâce au capital variable affecté à la rémunération de la force de travail : l'accroissement de la "composition organique du capital", c'est-à-dire du rapport entre la valeur des moyens de production et la valeur de la force de travail, permettant d'élever avec la productivité l'intensité de l'exploitation du travail, entraîne une augmentation du taux de plus-value ; la plus-value produite s'accroît par rapport à la dépense pour la rémunération de la force de travail engagée immédiatement dans cette production et c'est là ce qui importe, en tant que source

de cette partie de la valeur produite que le capitaliste pourra s'approprier, ne devra pas payer au travailleur - rémunéré par son salaire correspondant aux besoins de reproduction de sa force de travail. Certes le capitaliste devra faire face à l'accroissement du capital constant, mais la portion de sa valeur qui est transmise dans chaque unité produite diminue d'autant qu'avec le rendement la productivité s'élève ; et quant à l'incidence sur le taux de profit, lequel tend à baisser d'autant, elle est tempérée par l'accroissement de la plus-value, et surtout par l'accélération de la rotation du capital pendant une période donnée, comme l'année. La conclusion pratique dans les transports sur ce premier point serait donc que des grandes dépenses d'investissements pour améliorer la productivité ne sont intéressantes pour les capitalistes que si la réduction du temps de travail nécessaire au total (compte tenu de la qualité du travail et du nombre de personnes indispensables, de la durée du temps de transport, etc..) est telle qu'il en résulte une nette élévation de la plus-value relative produite. Et ceci n'est pas souvent le cas ; si l'on prend l'exemple de la marine, rares sont les révolutions techniques spectaculaires à cet égard : c'est sans doute pourquoi même le passage à la marine à vapeur a été si lent, pour les marchandises ; il faut arriver aux super-tankers et aux navires "ro-ro" pour avoir des exemples frappants à ce point de vue ; du moins un examen très serré des conditions technico-économiques serait nécessaire pour trancher sur ce point précis de calcul économique, savoir où est l'intérêt du capitaliste dans le perfectionnement technique des transports de marchandises.

3.1.-2.1.2

b) Mais c'est ici qu'intervient une seconde remarque qui change radicalement les conditions et les critères de la "révolutionnarisation" des transports : elle concerne les possibilités de dévalorisation de ce capital, plus exactement les possibilités qu'ont les capitalistes de diminuer ou plutôt de transférer massivement à d'autres, à la collectivité, la charge de ces masses trop considérables de capital constant (et spécialement de capital fixe). En dehors des multiples voies par lesquelles cette "dévalorisation" se produit habituellement dans l'industrie par le biais de la "concurrence à couteaux tirés", des faillites, des crises périodiques, de l'inflation, de l'obsolescence, etc., qui jouent leur rôle dans l'industrie des transports comme dans toute autre, il y en a une qui a pris une importance



croissante depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, c'est la mise à la charge de l'Etat (ce mot désignant toute forme d'institution publique jouissant des pouvoirs de contrainte, d'imposition, d'endettement). Spectaculaire pour les canaux, puis les chemins de fer (surtout dans certains pays d'Europe), cette aide de l'Etat pour la réalisation d'infrastructures modernes, contribuant puissamment à l'amélioration de la "productivité" du travail humain dans les transports, s'est développée aussi, d'une façon moins sensible peut-être, mais essentielle pour l'intensification de l'activité des transports et leur plus grande régularité, dans les transports maritimes, puis dans les transport aériens. Même si des taxes portuaires permettent de couvrir une partie des frais, celles-ci n'enlèvent certes pas aux transporteurs le bénéfice éventuel de l'accroissement de productivité ; une étude précise, dans chaque cas et pour chaque pays, serait même nécessaire pour savoir dans quelle mesure ces taxes correspondent à la valeur de la partie du capital utilisée dans chaque opération qui est effectivement transférée dans la valeur totale du transport.

Mais il faut ajouter, surtout depuis l'entre-deux-guerres, que l'aide de l'Etat, dans certains pays comme la France soumis à une dure compétition et cherchant à sauvegarder sinon leur prédominance du moins leur indépendance, va jusqu'à la prise en charge d'une partie du matériel circulant ; les paquebots, les navires spécialisés (frigorigifiques, bananiers), les avions sont parmi les plus connues de ces interventions. Leur importance, à ce stade de notre analyse, vient de ce que, s'il s'agit toujours de capital constant, et même de capital fixe, ces moyens de production modifient directement, et radicalement dans beaucoup de cas, les conditions de travail dans les transports, permettent de réduire le nombre du personnel navigant, d'intensifier le rendement, et finalement d'accroître ainsi efficacement la productivité en valeur. En outre, dans la mesure où ils confèrent une certaine position monopolistique, ils permettent par ailleurs aux transporteurs de mieux imposer des tarifs rémunérateurs pour eux. Ces procédés techniques nouveaux supportés largement par la collectivité nationale ont donc une incidence directe sur la solution des problèmes posés par l'extraction et la réalisation d'une plus-value dans les transports.

3.1.-2.1.3 c) "Est-il dès lors possible qu'il y ait du surtravail dans les frais de transport et, par suite, que le capital puisse en tirer une plus-value ?" se demandait en effet MARX <sup>(32)</sup>. La réponse, en principe, est facile : il faut pour cela pouvoir faire payer par le produit transporté "le temps de surtravail effectué par les marins, les mécaniciens, etc... au cours de son transport". Mais ici MARX se heurte à une difficulté : qu'est-ce que le surtravail dans le transport ? "Le capitaliste ne peut évidemment utiliser l'ouvrier au-delà du temps exigé par le transport, sinon il gaspillerait du temps de travail au lieu de le valoriser, bref il ne l'objectiverait pas en une valeur d'usage" <sup>(33)</sup>. Certes, on ne voit pas comment l'allongement du temps de transport pourrait en augmenter la valeur ajoutée, alors que c'est au contraire son raccourcissement qui est bénéfique ; mais à l'intérieur du temps de transport il y a toujours eu bien des procédés pour allonger le temps de travail des marins, des mécaniciens, des routiers : il y a là un premier aspect important à étudier concrètement de la lutte de classes pour obtenir un raccourcissement du temps de travail par l'établissement de règlements protecteurs des travailleurs, par l'exigence d'un personnel suffisant pour assurer les relèves pendant la durée du trajet, aussi bien que pour assurer l'entretien et la sécurité des moyens de transport, etc.

Cependant, dans le passage qu'il consacre à cette question, MARX, semble-t-il, reste obnubilé par la forme de surtravail consistant dans l'allongement de la durée de la journée de travail et omet l'importance de tout ce qui tend à l'intensification de l'effort dans le travail : compétence, expérience, cadence, tout ce qui suppose formation et tension plus grandes exigées des travailleurs des transports. C'est un aspect important des effets (et des objectifs) de la modernisation contemporaine des transports (par rapport à la tendance au XIXème siècle peut-être) ; on le constate notamment dans les transports maritimes, dans les transports aériens, mais dans tous les modes de transports, ferroviaires et routiers aussi bien. Cette tendance met en évidence les aspects actuels, souvent difficiles à bien analyser, de ce conflit de base, que l'on a souvent tendance à oublier dans "l'Economie des Transports" : la lutte de classes opposant le capital aux travailleurs. Ceux-ci en effet ressentent leur sur-exploitation, malgré des salaires élevés (tels les pilotes de ligne, les contrô-

leurs du ciel, ou aussi bien les diverses catégories de "cheminots"), mais compte tenu de l'ensemble des conditions qui caractérisent leur existence, leur formation, la durée de leur emploi dans ces fonctions, etc... c'est à dire l'ensemble des conditions de reproduction de leur force de travail au sens social le plus large.

Néanmoins, même si MARX n'analyse pas, dans ce passage, les aspects du phénomène de sur-exploitation dans les transports, il y rappelle le principe : la source d'une plus-value courante tient au rapport entre le temps de travail effectivement fourni (déterminant la valeur ajoutée) et le temps de travail strictement nécessaire pour assurer l'existence des travailleurs (déterminant leur salaire). Sur la base de l'exemple habituel de MARX : " pour vivre un an, les marins, les mécaniciens, etc. n'ont besoin que d'une demi-année de temps de travail (si tel est, en général, le rapport du travail nécessaire à leur subsistance), le capitaliste utilisant le travailleur une année entière et ne lui en payant que la moitié. Comme il reporte la valeur de toute l'année de travail dans le prix des produits transportés, mais n'en paie que la moitié, il réalise une plus-value de 100 % sur le travail nécessaire". On retrouve bien, dans le transport, la même source de plus-value que dans toute production : "la plus-value originelle du produit transporté ne peut provenir que du non-paiement au travailleur de la partie du temps de transport excédant le temps de travail nécessaire à sa subsistance"<sup>(34)</sup>. On peut donc admettre que, quelles que soient les conditions dans lesquelles le capital parvient à extraire cette plus-value, absolue ou relative, le transport est une activité "productive" qui peut donner naissance à une plus-value normale et donc à un taux moyen de profit du capital.

3.1.-2.2

2) Mais le problème qui se pose alors est de savoir où et comment va se manifester (et finalement se réaliser) cette plus-value ? En effet, sauf dans le cas où le transport fait l'objet d'une consommation à titre individuel, auquel cas il constitue lui-même la marchandise qui va être consommée, la valeur du transport est transférée à une marchandise comme valeur d'appoint.

3.1.-2.2.1 a) Cette analyse peut être précisée en partant de la formule qui selon MARX représente le cycle complet du capital dans l'industrie des transports :  $A - M \begin{cases} T \\ M_p \end{cases} \dots P - A'$ , "puisque c'est le procès de production lui-même et non un produit séparable de lui que l'on paye et que l'on consomme" (35). Par cette formule, MARX veut représenter que le capital argent A, qui sert à l'acquisition des marchandises M nécessaires à l'industrie des transports (force de travail T et moyens de production  $M_p$ ) permettant de mettre en oeuvre un processus de production, donne naissance à un produit P qui se transforme directement en capital-argent A' sans être converti en marchandise :  $A' = A + a$  comporte bien un accroissement a, une plus-value due au procès de production employant du travail productif T ; mais A' est lui-même produit direct, "exerce lui-même la fonction de capital-marchandise", autrement dit le produit, converti en argent, correspond directement à "l'effet utile engendré par le procès de production" (de transport) (36). Ainsi "l'effet utile est indissolublement lié au procès du transport, c'est-à-dire au procès de production de l'industrie des transports" (37) et il ne peut se valoriser comme une marchandise distincte - dès l'instant du moins qu'il s'insère dans le processus de production d'une marchandise. Il n'en est autrement que lorsque le transport est consommé à titre individuel, comme dans le cas d'un déplacement personnel : dans ce cas "il se comporte absolument comme une autre marchandise" ; cette marchandise (le voyage d'une personne, quel qu'en soit le motif, ou le transport d'un objet personnel) donne lieu à l'établissement d'un prix de "marché" qui permet normalement au transporteur de toucher la plus-value.

Lorsque le transport concerne des produits en cours de fabrication ou d'acheminement sur leur marché final, la valeur ajoutée par le transport ne peut apparaître qu'en tant qu'elle augmente la valeur du produit : le problème ici vient de ce que, si l'activité de transport a comporté une adjonction de valeur, par les moyens de transport utilisés et par la force de travail mise en oeuvre créatrice de plus-value, ce n'est qu'une "valeur d'appoint", qui s'ajoute à la valeur du produit transporté résultant de son propre processus de production. Or la question qui se pose est de savoir si cette valeur ajoutée par le transport ne va pas être excessivement élevée par rapport à la valeur

du produit lui-même. Si la valeur d'échange du produit fabriqué est faible et si la valeur du transport est élevée, il peut fort bien arriver "que les frais de transport aient fait renchérir le produit au point qu'il ne trouve plus à s'échanger en raison de la disproportion entre sa valeur et celle qu'on lui a ajoutée au cours du transport, d'autant que cette dernière ne laisse aucune trace sur le produit arrivé à destination"<sup>(38)</sup>. On peut dire sans doute, avec MARX, en ce point du raisonnement c'est-à-dire du point de vue des principes : "peu nous importe ici de savoir si la valeur des produits leur permet ou non de supporter de tels frais de transport" ; néanmoins, même du point de vue abstrait de l'incidence de la plus-value créée par le transport, plusieurs cas peuvent se présenter.

3.1.-2.2.2 b) D'abord il faut considérer que "le transport du produit sur le marché lui transfère une valeur d'usage nouvelle" : de ce fait cette marchandise a une valeur accrue par rapport à son seul prix de production et doit pouvoir être vendue à sa valeur totale... du moins dans la mesure où elle correspond à un besoin tel ou à des habitudes de consommation telles, dans certains pays ou certains milieux, que l'on consente à payer un prix aussi élevé. Ainsi en était-il des épices, des médicaments, des soieries, de maints produits soit indispensables soit de luxe. "La cherté des produits étrangers et leur faible consommation au moyen âge n'ont pas d'autre cause". Mais à partir de ce cas extrême (qui peut se présenter sous d'autres formes, monopolistes, de nos jours), on est amené à se demander jusqu'à quel point la valeur d'usage du produit transporté est telle, dans le pays de destination, qu'il puisse trouver à s'échanger de façon à couvrir toute la valeur ajoutée par le transport, y compris la plus-value, et quelle sera la réaction des producteurs pour réduire ces frais excessifs.

La question qui se pose alors est de savoir dans quelle mesure cette valeur nouvelle créée par le transport va pouvoir trouver à se manifester dans la marchandise finale de façon à y être réalisée. Dans le cas du transport, il ne faut pas oublier deux éléments particuliers à ce problème. D'une part, en tant que "frais de production de la circulation", les frais de transport ne sont-ils pas "à considérer comme des déductions sur la plus-value" ? "Ils augmentent la valeur du produit, mais ils diminuent la plus-value"<sup>(39)</sup>. Comment cela est-il possible ?

En considérant qu'ils correspondent simplement à un "travail nécessaire" supplémentaire dans le processus de production, ou du moins que seule la partie "nécessaire" de la valeur du travail dans le transport pourra être couverte. C'est-à-dire, et c'est le second élément du problème à prendre en considération, qu'une distinction peut être faite, dans la valeur créée par l'activité de transport, entre d'un côté les coûts du transport proprement dits, à savoir les sommes que le capitaliste doit effectivement déboursier d'une part pour les moyens de transport (fonctionnement, entretien, renouvellement) et d'autre part pour le travail (salaires), et d'un autre côté, la plus-value correspondant à l'emploi de la force de travail qui est ainsi créée dans la mesure où il y a, de façon absolue ou relative, une partie du travail qui n'est pas rémunérée au-delà de ce qui est socialement nécessaire à l'existence des travailleurs, à la reproduction de leur force de travail. Si l'on inclut, comme il se doit, dans ce travail nécessaire, aussi bien le travail de direction et de gestion, aussi bien les frais de scolarisation et de formation professionnelle, etc. que tout ce qui couvre la subsistance et l'assurance des travailleurs, on voit que la plus-value du capital dans le transport peut être comprimée jusqu'à un point où l'entrepreneur de transport pourra sans doute recevoir la rémunération de son propre travail et la couverture de ses débours pour les frais de matériel, de personnel, de financement, correspondant au capital engagé dans la production, mais il ne percevra pour celui-ci aucun profit proprement dit, aucune plus-value au sens de MARX ne pouvant lui être affectée.

3.1.-2.2.3

c) Une lutte entre capitalistes s'engage en effet, plus ou moins sévère selon la situation sur le marché du produit transporté, qui peut se manifester de différentes façons dans la réalité. Un procédé traditionnel, peut-on dire, a consisté à réduire l'activité des transporteurs à la fourniture d'un travail et à l'entretien d'un moyen de transport. Ce cas n'est pas rare encore de nos jours, dans de nombreuses petites entreprises de transport de caractère semi-artisanal, dans la navigation, maritime ou fluviale, et dans les transports routiers. Un autre procédé, fréquemment utilisé par des grandes entreprises capitalistes, consiste à inclure, sous une forme ou sous une autre, l'activité de transport dans celle de la firme produisant le produit à transporter : dans ce cas, la

plus-value imputable au travail de transport n'apparaît plus directement, elle se confond dans la plus-value globale de la firme ou du groupe ; elle peut ainsi être réduite à presque rien pour l'activité de transport dès lors que la firme n'envisage pas de laisser cette activité se développer de façon autonome. (Le cas où il est fait appel à un sous-traitant pour les transports pourra donner lieu à la même pratique, ramenant plus exactement au cas précédent de la petite entreprise de transports où la plus-value se trouve écrasée jusqu'au niveau où seuls les coûts sont couverts). La couverture normale des coûts effectués dans le transport devant comporter le remplacement du capital constant usé, c'est-à-dire notamment les provisions pour renouvellement du matériel, on voit bien que les pratiques ici évoquées impliquent bien compression ou suppression de la plus-value dès lors qu'elles permettent le remplacement, mais non l'accroissement ; les provisions pour renouvellement pouvant également couvrir ce que MARX appelle l'usure morale (l'obsolescence), une modernisation de ce matériel est également possible, sans plus-value proprement dite ; le crédit permet d'ailleurs de l'imputer en partie sur les coûts à venir. Par contre, le développement de l'entreprise de transport (sa "reproduction élargie") n'est possible que si une plus-value véritable lui est affectée. Et c'est justement là l'aspect le plus délicat pour de nombreuses entreprises de transport, surtout de celles qui ne s'adressent pas directement au consommateur final ou ne se sont pas assurés une position de force, monopolistique.

Enfin, un autre procédé, qui au fond ramène à la même solution consistant à n'inclure dans la valeur du produit final que le minimum du coût nécessaire pour assurer l'opération transport, est celui de la nationalisation, qui permet même de jouer à fond sur le calcul des coûts de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant lui-même, en allant jusqu'à en répartir la charge (sous prétexte de modernisation et au nom de l'intérêt général) sur la collectivité toute entière, par diverses formes d'aides et par la prise en charge du déficit global.

Bien qu'on soit obligé de se borner ici à une esquisse générale du problème et de ses solutions concrètes, on voit à quel point l'analyse de MARX permet de pénétrer dans les pratiques et les luttes actuelles autour du transport. Elle mon-

tre comment se présente la lutte autour de la plus-value, pour savoir si elle pourra être récupérée et par qui. A vrai dire, le problème ne se situe pas tant ou pas seulement à l'intérieur du processus de production et de circulation, mais à son issue, au moment de la réalisation sur le marché final. C'est alors que se pose vraiment la question de savoir si cette plus-value, qui devrait s'attacher à la production de transport, est récupérable.

3.1.-2.3

3) Ce qui importe effectivement et en définitive, on l'a déjà aperçu, c'est de savoir si, sur le marché final, la valeur des produits leur permet de supporter toute cette valeur ajoutée par le transport, plus-value comprise, ou si, parmi tous les efforts pour réduire cette charge, considérée comme un prélèvement sur la plus-value des capitalistes qui s'occupent de la marchandise, le premier et le plus pesant ne s'exercera pas sur les transporteurs pour réduire leur profit. La question revient donc à savoir quelle est la situation à l'endroit et au moment de cette réalisation.

3.1.-2.3.1

a) MARX note ainsi : " La question de savoir si, en fait, le capitaliste peut toucher, ou non, la plus-value, dépend de la richesse du pays vers lequel il achemine le produit ainsi que de sa valeur d'usage et du besoin plus ou moins grand que ce pays en ressent" <sup>(40)</sup>. Prise au pied de la lettre, cette formule pose le cas d'un pays ayant fortement besoin de produits importés et en mesure de les payer au prix qu'il faut pour en couvrir toute la valeur, y compris la valeur entière du transport, toutes plus-values normalement incluses. En réalité se trouve ainsi introduite toute la dialectique de la situation relative existante ou créée sur le marché final. En effet, cette possibilité de trouver un marché où les produits étrangers peuvent se vendre cher, quitte à ce que leur consommation soit faible, sera le plus souvent le résultat - plus ou moins direct et conscient - de toute une politique des transports et du commerce, s'efforçant de créer ces conditions par l'institution d'une sorte de monopole. MARX d'ailleurs le note expressément plus loin lorsque, prenant l'exemple d'une route, il se demande dans quelles conditions la construction pourra en être entreprise par le capital, sur l'initiative, à la charge et au profit de capitalistes privés.



"La seule question sera donc celle-ci : le capitaliste pourra-t-il valoriser cette route, pourra-t-il en réaliser la valeur au moyen de l'échange" (41). "Le capital doit pouvoir vendre la route (les modalités de cette vente ne nous importent pas ici) pour que le travail nécessaire aussi bien que la plus-value soient valorisés, ou bien qu'une portion du fonds général des profits (plus-values) lui soit attribuée comme s'il avait créé une plus-value" (42). Pour que le capital puisse s'investir dans le transport de façon spontanée, il faut donc qu'un profit normal puisse lui revenir par la mise en valeur de ces moyens de transport, quel que soit le procédé par lequel ce profit sera prélevé. Donc, "il faut supposer que le temps de travail nécessaire aussi bien que le temps de surtravail effectué par l'ouvrier soient payés, autrement dit que le capitaliste touche son profit".

3.1.-2.3.2

b) Mais c'est ici que l'on voit les capitalistes, au lieu de renoncer à assumer seuls cette activité, et d'en faire supporter la charge par la collectivité, comme nous allons le préciser par la suite, s'efforcer d'intervenir dans la contrée de destination du transport, de façon à créer artificiellement des conditions qui permettent de rendre cette activité rentable, d'en tirer une plus-value, en réalisant effectivement leur profit sur le transport : "Grâce aux droits de douane, aux monopoles, à la contrainte de l'Etat, le capitaliste réussit le plus souvent à extorquer ce paiement, alors que les particuliers lui paieraient tout juste le temps de travail nécessaire si la transaction se faisait par libre-échange" (43).

La portée d'une telle observation est immense et étroitement liée avec les problèmes du développement de régions ou de nations soumises à une domination économique. Elle vise en effet toute contrée où une politique discriminatoire quelconque permet d'écarter la concurrence et d'organiser des barrières monopolistiques, par des procédés publics ou privés, visibles ou occultes. Elle concerne aussi bien toutes les formes d'activité de transport, depuis la création et l'exploitation des infrastructures jusqu'à la simple mise en circulation de matériel de transport. (Plus précisément, il faut se rendre compte par exemple que toute l'organisation des réseaux de transport publics peut rendre rentables certaines activités

particulières, spécialisées, annexes, qui serait dès lors concédées au secteur privé).

3.1.-2.3.3.

c) Cependant en matière de transport, "rien n'empêche que le temps de surtravail ait été effectué, mais qu'il ne soit pas payé, ce qui peut arriver à n'importe quel capitaliste". "Par exemple si un ouvrier travaille à une route douze heures par jour pendant un an, il aura produit un surtravail de six heures par jour, le temps de travail socialement nécessaire étant en moyenne de six, Mais si la route ne peut être vendue à raison de douze heures, mais de six heures seulement, sa construction n'aura pas été une affaire pour le capital ni un travail productif pour lui". Dans ce cas évidemment le capital n'est pas (ou ne sera plus) incité à entreprendre ou à continuer de telles activités. Cependant en ce qui concerne les transports (et spécialement leurs infrastructures) il ne faut pas oublier qu'ils constituent habituellement des "conditions générales de la production" " soit parce qu'ils facilitent la circulation, voire la rendent possible, soit parce qu'ils augmentent les forces productives" <sup>(44)</sup>. Ainsi "certains travaux peuvent être nécessaires sans qu'ils soient pour autant productifs au sens du capital, c'est à dire que le surtravail matérialisé entre eux ne soit réalisé par la circulation, ni la plus-value par l'échange" <sup>(45)</sup>. Dès lors il devient nécessaire pour la collectivité d'assurer la production de ces moyens de transport: "tant qu'elles ne peuvent être effectuées dans les conditions propres au capital, toutes les conditions générales et sociales de la production doivent donc être payées par une portion du revenu national, par la caisse de l'Etat; les ouvriers ne feront pas alors figure de travailleurs productifs bien qu'ils augmentent la force productive du capital" <sup>(46)</sup>. Sur la base de cette analyse générale, il faut donc préciser à quelles contradictions et à quelles nécessités particulières répond la collaboration entre l'Etat et les capitalistes pour assurer le développement des transports.

3.2.-

Section 2. - PARTICULARITES DE L'ACCUMULATION DANS LES TRANSPORTS.

Deux caractéristiques très particulières à la production des transports en compliquent la dialectique en y mêlant étroitement l'intermédiaire de l'Etat qui se surajoute aux multiples conflits de classe et de groupes socio-économiques que les analyses précédentes ont permis d'entrevoir. Il s'agit essentiellement des modalités du développement de l'accumulation du capital dans les transports, au cours de son intensification pour favoriser l'expansion spatiale du Capitalisme et dans son articulation avec la lutte contre la tendance à la baisse du taux de profit: les transports d'une part participent directement et fortement à l'aggravation de cette tendance, en même temps que d'autre part ils offrent un procédé privilégié pour essayer de contrecarrer les effets de cette loi, tout en refoulant les contradictions du capitalisme dominant vers d'autres régions. Ceci tient d'abord à leur importance cruciale comme moyen de développement des forces productives, comme condition générale de l'élargissement de la reproduction du Capital, tandis que par ailleurs ils nécessitent des investissements considérables en capital fixe, notamment pour les travaux d'infrastructure, qui semblent du domaine traditionnel de l'intervention de l'Etat, - et qui fournissent du même coup d'immenses débouchés à de nombreuses activités productives... C'est pourquoi les transports participent dans des conditions fort complexes à la dialectique d'ensemble de l'expansion capitaliste, et surtout à la stratégie impérialiste visant tout à la fois à refouler les effets des contradictions fondamentales, en les déplaçant vers de nouveaux secteurs et de nouvelles régions, qu'il s'agit ainsi de mieux intégrer dans le domaine d'action du capitalisme en les soumettant à ses lois, et par là à sa détermination: ces aspects se dégageront dans le chapitre suivant, mais il faut d'abord ici achever de démonter les premiers éléments de cette dialectique en soulignant les caractères particuliers des transports en raison de l'importance du capital fixe et du fait de la spécificité de tendance à la baisse des taux de profit et des moyens de la pallier.

3.2.-1

§ 1 - L'importance du capital fixe dans les transports et ses particularités.

La production des transports, dans son ensemble, et pour tous les modes, se caractérise, on le sait, par une proportion extrêmement élevée de "coûts fixes", correspondant effectivement à ce qu'on appelle un "capital fixe" d'un poids relativement lourd par rapport aux autres branches de production, et impliquant donc un financement pesant et prolongé. Cependant la question de savoir qui prend en charge ce financement et comment sont distribués les profits que les activités de transport peuvent dégager est beaucoup plus complexe et nécessite une approche socio-économique qu'il faut au moins esquisser.

3.2.-1.1

A - La spécificité des problèmes économiques du financement du Capital Fixe dans les transports.

3.2.-1.1.1.

1) Le poids spécifique du capital fixe dans le transport

a) C'est bien en effet la notion de "capital fixe" qu'il faut surtout considérer dans les transports (et non, plus largement, de "capital constant", au sens de MARX) pour désigner à la fois l'infrastructure de la circulation (comme les lignes de chemins de fer et toutes les installations fixes) et le matériel circulant (comme les locomotives et wagons); ce matériel en effet constitue lui-même un élément qui ne disparaît pas au premier usage, qui n'est pas transformé par la "production" de transport, et doit servir fort longtemps. Bien mieux, l'ensemble du capital-transport peut être considéré comme un capital par rapport à l'activité productive générale d'un pays. Le "capital circulant", dans l'activité de transport, n'est au fond constitué que par l'usage que le public fait des transports, comme le souligne fort bien A.JUILLET <sup>(47)</sup>. C'est l'utilisation qu'en font les autres branches d'activité qui est la seule marchandise circulante. Comme l'a remarqué MARX en effet, le transport n'est pas une "marchandise usuelle"; c'est le processus même de reproduction de transport qui doit être vendu pour être réalisé sous forme argent, comme le remarque Mme HANAPPE <sup>(48)</sup> : "ce que vend l'industrie des transports, écrivait MARX <sup>(49)</sup> c'est le transfert en lui-même. L'effet utile produit est lié indissolublement au procès du transport, c'est à dire au procès de production de l'industrie des transports". C'est le voyage, le mouvement spatial, qui constitue précisément le pro-

où de production qu'effectue le transport; c'est seulement pendant ce procès de transport qu'apparaît et que se consomme l'effet utile; et sa valeur en est déterminée "par la valeur des éléments de production consommés en lui (force de travail et moyens de production), en ajoutant la plus-value créée par le sur-travail des ouvriers occupés dans l'industrie des transports".<sup>(50)</sup> Il résulte de ces formes de développement de l'industrie des transports un accroissement de "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 nécessaire par leur exploitation".<sup>(51)</sup>

b) L'importance énorme de ce capital fixe, relativement à d'autres formes d'activité, est encore accrue si l'on pense que dans toute cette infrastructure des transports il faut inclure l'acquisition de terrains souvent fort étendus et onéreux, en campagne et au cœur des villes, pour toutes les installations des compagnies de transport, par exemple ferroviaires (non seulement pour la voie de communication elle-même, mais aussi pour toutes les installations fixes annexes qui nécessitent sa mise en exploitation); ces terrains entraînent de longues immobilisations en capital, qui obèrent d'autant plus le taux de profit qu'ils ne constituent pas une marchandise entrant dans le processus de valorisation du capital <sup>(52)</sup>. On peut noter à ce propos l'importance des disparités dans les taux des rentes foncières, ou dans les diverses rentes de situations, qui ont un aspect essentiellement financier; quelle que soit la façon dont elles se présentent, elles peuvent jouer un rôle décisif dans les décisions d'implantation qui impliquera le recours à des transports relativement importants, mais feront réaliser d'importantes économies.

c) On voit que l'accumulation du capital se trouve ainsi gonflée dès le départ d'une façon qui aggrave sa tendance à la dévalorisation. L'ensemble de ces phénomènes d'accumulation excessive se trouve encore renforcé par la nécessité de déterminer l'importance globale du capital fixe nécessaire en fonction d'une cadence maximum d'activité de pointe, que les habitudes sociales accroissent (de plus en plus); ceci conduit à une accumulation totale d'autant plus aberrante par rapport à l'activité en régime normal qu'il y a dans ce domaine impossibilité

d'un stockage quelconque, qui permettrait d'assurer une certaine régularisation de l'offre par rapport aux oscillations excessives et momentanées de la demande (53).

d) Toutefois ces considérations globalisantes sur l'importance particulière du capital fixe dans les transports ne doivent pas faire perdre de vue sa grande diversité, dont les implications dans les méthodes de financement et les groupes qui interviennent appellent des observations particulières. Outre les infrastructures les plus lourdes et les plus étendues, pour la voie de transport, qui nécessitent une intervention directe de l'Etat, il y a des ramifications régionales ou locales, qui intéressent des collectivités locales ou des entreprises, il y a les installations dans les agglomérations qui concernent les autorités municipales ou les chambres de commerce, et il y a le matériel roulant qui doit être exploité, entretenu, renouvelé par des compagnies concessionnaires, tandis que par ailleurs de nombreux services annexes, de desserte, de distribution, de conditionnement, de magasinage, de relations avec le public, etc..., peuvent être confiés à autant de sous-traitants, à leur charge et profit...

3.2.-1.1.2.

## 2) Les conditions spécifiques de réalisation et de financement des infrastructures de transport

Cette brève analyse suffit pour mieux comprendre les bases de l'intervention de l'Etat en matière d'infrastructures, de transports, dès les débuts de leur développement. C'est ainsi que, comme le note MARX, dès qu'il a fallu construire des routes, l'association est apparue indispensable, car il faut des formes de "travail associé et coopératif" qui permettent non seulement d'exiger et de mettre en oeuvre le sur-travail nécessaire, mais de réaliser des travaux que les individus associés ne pourraient pas faire individuellement. (54).

a) L'intervention directe et exclusive du capital privé dans les transports implique ainsi des conditions précises:

"Pour que la construction des routes soit entreprise comme une affaire aux frais du capitaliste, il faut plusieurs conditions que l'on peut toutes ramener à celle-ci: le mode de production fondé sur le capital doit être développé sous sa forme la plus haute."

"1°/ Il faut un capital important et concentré pour que soit possible la valorisation de travaux d'une telle ampleur et d'une rotation si lente..."

"2°/ On exige de lui qu'il rapporte des intérêts et non un profit, (car il n'est pas indispensable qu'il donne plus qu'un intérêt).

"3°/ Une telle entreprise suppose - surtout du point de vue commercial - que la route soit rentable, autrement dit que le prix réclamé pour une utilisation corresponde à la valeur d'échange touchée par le fabricant, ou bien que la route fournisse une force productive qui permette de payer ce prix.

"4°/ Une partie des revenus et de la richesse affectée à la jouissance doit être transférée à ce moyen de communication.

"Mais l'essentiel ce sont les deux conditions suivantes:

1/ un capital doit être disponible en quantité voulue, et il doit se satisfaire d'un intérêt;

2/ l'entreprise doit être avantageuse pour les capitaux productifs: la route doit avoir un intérêt suffisant pour que le capital industriel en paie le prix...

"Le capital en tant que tel - à supposer qu'il soit disponible en quantités suffisantes - ne produira des routes qu'à partir du moment où la production de celles-ci deviendra une nécessité pour les producteurs, et notamment pour le capital productif, une condition imposée au capitaliste à la recherche du profit" (55).

Cette présentation des conditions dans lesquelles le financement privé peut être amené à s'intéresser aux voies de communication et notamment aux routes est particulièrement intéressante à retenir à un moment et dans des pays où la nécessité d'un réseau de routes - et spécialement d'autoroutes - mieux adapté à un trafic automobile intense apparaît comme un besoin impérieux, pour maintenir les perspectives de profit de toute une partie du capital productif national; et il faut bien comprendre dans cette formule qu'il ne s'agit plus seulement d'assurer un trafic de marchandises ou des voyageurs correspondant à l'écoulement de la production et au mouvement des affaires; il s'agit aussi (et surtout?) d'assurer le maintien de la production et des ventes du matériel automobile lui même, de façon à maintenir l'activité de toutes les industries travaillant pour la production d'automobiles, grâce à l'expansion des ventes des voitures et camions....

▪ Tout cela révèle, d'une part, le degré d'assujettissement au capital de toutes les conditions de la production socia-

le, et, d'autre part, le degré où, au moyen de l'échange, la richesse reproductive de la société est capitalisée et satisfait, sous cette forme, jusqu'aux besoins posés socialement pour l'individu, c'est à dire non seulement ses besoins personnels, mais encore collectifs, ceux dont le mode de consommation est social par définition. Or, les objets satisfaisant ces besoins sociaux n'aboutissent pas seulement par l'échange - individuel - à la consommation, mais c'est encore par l'échange qu'ils sont produits". (36)

b) Ces observations attirent par ailleurs l'attention sur des particularités remarquables de l'industrie des transports tenant au caractère collectif du besoin et de l'usage qui est fait des moyens de transport. C'est, d'une part, la nature sociale, collective, d'une grande partie du capital fixe qu'exige cette activité - notamment pour les infrastructures qui ont ou qui prennent le plus souvent le caractère de "domaine public" (sous des formes juridiques très variables): ainsi en est-il par exemple d'une route, d'un canal, d'une voie ferrée. C'est, d'autre part, le caractère distinct de ce capital, le fait qu'il est généralement dissocié (ou dissociable) de l'utilisation productive qui en est faite, éventuellement par de très nombreux particuliers ou entrepreneurs: tandis qu'on peut difficilement dissocier un haut fourneau, une usine, du produit fourni, et distinguer ce capital fixe de la production privée qu'il assure, c'est l'inverse qui est la règle pour une route, un canal, un port; ces moyens de communication seront rarement affectés à l'usage privatif d'une seule firme, d'un seul transporteur.

Ces caractéristiques du capital-transport expliquent que l'intervention de l'Etat soit souvent indispensable, ou très utile du moins, par exemple pour obtenir le droit, la possibilité matérielle et les facilités financières d'établir une infrastructure de transports (la voie) ou certains de ses éléments (les gares par exemple); même en cas d'initiative et d'entreprise privées, la collectivité publique aura généralement à intervenir, ne serait-ce que pour faciliter l'acquisition des terrains; et elle sera toujours habilitée à le faire, le droit public et l'utilité publique étant en cause. Mais surtout, cette intervention publique, et spécialement le financement public seront toujours possibles et faciles à organiser, la règle (ou l'apparence, ou l'habitude) étant que l'équipement sert "au



public", ou du moins à plusieurs entreprises, et le fait étant qu'il est aisé d'assurer la dissociation de la propriété et du financement du capital par rapport au régime juridique et financier de l'exploitation du transport.

2.2.-1.2.

B - La nécessité d'une approche socio-économique des procédés de réalisation des investissements de transport.

On voit l'intérêt considérable des quelques remarques qui viennent d'être faites pour jeter les bases d'une analyse plus approfondie, et qui ne soit pas exclusivement économique ou financière, des problèmes posés par le développement des transports et ses interférences avec le capital. Une analyse essentiellement "socio-économique" doit donc être menée - même pour expliquer les seules modalités du financement -, qui mette en évidence l'ensemble des diverses catégories socio-économiques et des groupes d'intérêts qui vont entrer ainsi en jeu et en conflit; une telle recherche s'avère indispensable pour essayer de caractériser et d'interpréter le véritable rôle assumé par "l'Etat" (les diverses collectivités publiques) en ce domaine, - au carrefour de toutes sortes de besoins différents, d'intérêts divergents, d'objectifs régionaux, nationaux, mondiaux, et sous l'influence des classes et des groupes de pression antagonistes qui s'efforcent d'obtenir le maximum d'avantages, ou de subir le minimum de coûts, économiques ou sociaux.

1) L'intéressement des divers groupes capitalistes dans la multiplicité des activités liées aux transports.

Le problème apparaît effectivement fort compliqué si l'on veut bien tenir compte de tout l'ensemble complexe des activités variées qui sont en liaison avec le "système de transport". Si l'on considère par exemple les débuts de la constitution des réseaux ferroviaires (et les mêmes choses pourraient être constatées et analysées avec le développement actuel des autoroutes), on observe que l'activité de transport ne se développe pas seule: elle implique d'étroites relations avec des considérables productions industrielles, - en amont surtout: les productions de moyens de transport non seulement pour les travaux d'infrastructures (bâtiments et voies ferrées) mais tout ce qui concerne le matériel circulant (véhicules, entretien...)

- mais aussi en aval, tout au long ou aux débouchés de la voie ferrée y compris le relais par les autres modes de transport,

jusqu'à la destination finale...

- par ailleurs pour une part, tous les services annexes que nécessitent l'acheminement des marchandises jusqu'au client (transferts, transits, transports annexes, ainsi que le conditionnement et même transformations industrielles), sans oublier les assurances, les services des transitaires etc...)

- mais surtout, pour une autre part, très importante, tout le service des voyageurs (la restauration, l'hôtellerie, les transports annexes) et toutes les activités liées au tourisme, - qui ont été assurés souvent par les Compagnies de Transport-

Aussi n'est-il pas étonnant de voir s'intéresser à cette nouvelle et vaste sphère d'investissements divers groupes industriels, des groupes détenteurs de capitaux investis dans des branches apparemment très différentes, mais liées justement avec le transport. De nombreux exemples, souvent surprenants, pourraient être donnés de la variété et de la multiplicité des activités de production, de commercialisation ou de services ainsi assurées par la même entreprise (une compagnie de navigation, une compagnie de chemins de fer, par exemple) à certaines époques et dans certaines régions; ces activités s'épaulant les unes les autres, certaines entreprises réussissent et deviennent énormes et monopolistiques, dans bien des branches, - tandis que d'autres périclitent et se font absorber, ou se transforment et se spécialisent, ou bien disparaissent...

Mais justement le développement considérable pris non pas seulement par l'ensemble de ces activités liées aux transports, mais par la demande de transport elle-même (d'un certain mode de transport nouveau à un moment donné: ferroviaire, maritime, automobile, aérien...) conduit très rapidement (sans doute par une analyse de gestion économique et financière plus minutieuse, et à la suite de réussites ou d'échecs) à une dissociation de ces divers secteurs d'activité. En effet, d'un côté, le poids excessif du capital fixe immobilisé pour la production de transport elle-même incite à considérer sa faible valorisation, se manifestant par la médiocre rentabilité spécifique de ces investissements-là; d'un autre côté, les immenses besoins, révélés par les possibilités de valorisation du capital dans toutes les branches industrielles et commerciales qui peuvent bénéficier de l'extension du marché et de l'accélération de la rotation que les transports modernes assurent, poussent tous les industriels et commerçants ayant une forte position dans l'Economie

Nationale à réclamer la diminution de ces frais de circulation, en réduisant le tarif des transports au coût de fonctionnement courant (sinon même au-dessous), et en n'assurant au capital immobilisé qu'une rémunération minimum, ou en réduisant la charge (dividendes ou intérêts à payer) pour les entreprises privées, notamment grâce à l'intervention de l'Etat.

Cette assistance du financement public peut rendre d'ailleurs rentables, intéressantes pour le capital privé, certaines des entreprises ainsi soutenues. Et par ailleurs toutes les activités liées aux transports qui peuvent être ainsi dissociées de ces domaines réservés à l'intervention de l'Etat deviennent susceptibles de procurer des profits qui attirent divers capitaux, de petits entrepreneurs ou de groupes monopolistes.

3.2.-1.2.2

2) La diversité des formes de prise en charge du capital-transport et sa signification socio-économique.

Des phénomènes complexes, aux points de vue financier et tarifaire, se développent ainsi, sous des formes diverses dans les différents pays les plus développés, selon leur régime (de libre concurrence ou d'intervention de l'Etat). Ces phénomènes sont certes bien connus dans leurs aspects "technico-comptables", mais ils restent souvent mal mis en évidence dans leurs implications "socio-économiques", et dans leur signification profonde pour le fonctionnement du système économique et social.

Ce qui apparaît clairement au cours du développement du transport, si l'on veut bien y réfléchir, c'est qu'après une période où l'activité de transport (y compris les activités connexes alors associées) paraissait suffisamment avantageuse pour que les capitalistes à la recherche du profit répondent eux-mêmes à la nécessité urgente du perfectionnement et de l'adaptation du transport, ou d'un mode de transport nouveau, en engageant eux-mêmes leurs capitaux dans l'affaire, seul moyen de réaliser le plus rapidement possible la plus forte valorisation globale, une nouvelle période commence où le capital cherche à faire supporter à la collectivité la charge des investissements spécifiques réalisés (ou à réaliser) dans les transports.

Divers procédés, souvent conjoints, vont concourir à ce résultat dans les divers pays concernés :

- faire supporter par l'Etat la charge, ou une grande partie de la charge de l'infrastructure au titre de frais des conditions générale de la production, en considérant qu'il s'agit

de besoins nationaux, et en obtenant la réalisation de vastes plans d'équipement de travaux publics, notamment pour poursuivre le développement du transport dans les zones et conditions où il n'est plus rentable;

- répartir entre une masse de petits épargnants le capital financier des compagnies, les transports étant distingués des autres branches de production ou d'activités plus rémunératrices, et ne recevant qu'un faible dividende (actions) ou qu'un intérêt fixe (obligations), grâce d'ailleurs à la garantie de l'Etat;

- obtenir de l'Etat non plus seulement sa participation ou sa garantie pour les investissements d'infrastructure et de premier équipement, mais la prise en charge d'une partie des frais de fonctionnement eux-mêmes, par le versement de subventions annuelles, - dont le volume croissant a conduit à la dernière solution:

- décider la nationalisation (création de la Société Nationale des Chemins de Fer en France en 1936), pour éponger l'énorme déficit de gestion des grandes compagnies privées; ou organiser dès le début l'étatisation pure et simple par la constitution des chemins de fer (ou plus tard de l'aviation) en monopole public (en Allemagne par exemple).

On comprend dès lors quelle est la complexité de la dialectique du "rapport entre le capital et les conditions générales de la production sociale" en ce qui concerne l'activité spécifique de transport. On aperçoit déjà, à ce simple point de vue, en quel sens on peut affirmer que "le transport est un rapport social", c'est à dire qu'il ne s'explique, dans sa logique et dans sa spécificité d'ensemble comme dans ses formes historiques et concrètes, que par le jeu dialectique complexe des rapports socio-économiques (de concours ou de conflits) qui mettent en présence les diverses catégories sociales intéressées, classes, couches ou groupes de toutes sortes, dans leur confrontation directe comme dans leur articulation avec l'Etat, c'est à dire aussi bien au niveau des structures économiques et sociales qu'au niveau des superstructures politiques et idéologiques.

3.2.-2.:

§ 2 - La faiblesse des taux de profit dans les transports et ses palliatifs.

L'intérêt de ce trop bref aperçu sur les problèmes du financement d'une énorme accumulation de capital apparaîtra mieux si l'on parvient finalement à mettre en évidence comment le transport se trouve ainsi placé au coeur même des contradictions capitalistes et va pouvoir contribuer sinon à les résoudre du moins à les déplacer. Il résulte en effet des diverses caractéristiques qui viennent d'être relevées rapidement, parmi bien d'autres fort significatives aussi, que les transports sont à la fois le secteur de l'activité capitaliste le plus décisif pour l'expansion et la course au profit des entreprises capitalistes de toutes les autres branches en développement, et le secteur où la tendance à la baisse des taux de profit apparaît le plus clairement, mais peut le plus facilement être transférée à telle ou telle partie de la collectivité nationale ou à l'Etat lui-même. Il convient donc de souligner cet aspect fondamental qu'est la participation du transport à la baisse tendancielle des taux de profit, se combinant avec le moyen d'y apporter un palliatif de portée générale.

3.2.-2.1

A - Aspects spécifiques de la tendance à la baisse des taux de profit dans les transports:

3.2.-2.1.1

1) La dialectique de la centralisation du capital dans les transports et de sa relation avec l'Etat.

La forme du capital-transport, et ses conditions d'accumulation et de rémunération, soulèvent des problèmes d'observation et d'analyse d'autant plus complexes qu'il faut partir de l'idée, (et de la constatation historique) qu'au départ (aux débuts de l'expansion capitaliste, par exemple) les moyens de transport ne représentent que des "conditions générales de la production", c'est à dire qu'ils ne correspondent pas assez directement et fortement aux conditions particulières de tel ou tel capitaliste, qu'ils ne sont pas assez "rentables", immédiatement pour que les travaux d'infrastructure soient pris en charge par le capital: l'Etat seul peut supporter les charges d'une telle entreprise, qui "semble être effectuée à fonds perdus". Le capital exécutera seulement les entreprises avantageuses, dans son sens à lui.

Cependant le développement du capital et surtout la centralisation des capitaux individuels sous forme de sociétés

par actions, permet au capital de se préoccuper d'assurer lui même certaines des conditions générales de sa valorisation (57). Mais ceci n'est à vrai dire concevable que si l'on admet, avec MARX, que le capital par actions n'est, au moins en partie, que du "capital productif d'intérêts", car "ces capitaux, bien que placés dans de grandes entreprises productives, ne fournissent, déduction faite de tous les frais, que des intérêts plus ou moins grands qu'on appelle dividendes: dans les chemins de fer par exemple" (58). Il faut donc bien comprendre que les "très grosses entreprises qui possèdent une proportion extraordinairement élevée de capital constant, telles que les chemins de fer, ne rapportent pas le taux de profit moyen, mais elles n'en versent qu'une partie, sous forme d'intérêt (59). On comprend mieux alors que "l'exécution de travaux s'étendant sur une longue période et s'effectuant sur une grande échelle n'échoit complètement à la production capitaliste que lorsque la concentration du capital est déjà fort considérable et que le développement du système de crédit offre en outre au capitaliste la ressource commode d'avancer et de risquer non pas son propre capital mais celui des autres" (60). Il faut ajouter que ce n'est plus seulement un phénomène de concentration des capitaux qui donne toute son importance à cette forme d'accumulation, c'est un "procès foncièrement distinct, c'est l'attraction qui réunit différents foyers d'accumulation et de concentration, la concentration de capitaux déjà formés, la fusion d'un nombre supérieur de capitaux en un nombre moindre, en un mot la centralisation proprement dite... Les petits capitaux affluent aux sphères de production dont la grande industrie ne s'est pas encore emparée, ou dont elle ne s'est emparée que d'une manière imparfaite... Le crédit... se transforme enfin en un immense mécanisme social destiné à centraliser les capitaux" (61).

C'est dans ce contexte que l'attention portée par le capital aux voies de communication prend tout son sens: le capital se développe sur cette base à la fois en assurant un développement rapide des moyens de transport et en s'en servant pour étendre son domaine et son emprise toujours plus loin. D'un côté, "le monde se passerait encore du système des voies ferrées, par exemple, s'il eût dû attendre le moment où les capitaux individuels se fussent assez arrondis par l'accumulation pour être en état de se charger d'une telle besogne. La centra-

lisation du capital, au moyen des sociétés par actions, y a pourvu, pour ainsi dire, en un tour de main" (62). Mais sur cette base, d'un autre côté, il faut voir avec MARX quel édifice capitaliste a pu se construire: "Les chemins de fer ont surgi comme "le couronnement de l'oeuvre" dans les pays où l'industrie moderne était le plus développée, les Etats-Unis, la Belgique, la France etc... Si je les appelle "le couronnement de l'oeuvre", je veux dire qu'ils ont été finalement (en même temps que les bateaux à vapeur pour les relations transocéaniques et que le télégraphe) le moyen de communication correspondant aux moyens modernes de production, et aussi qu'ils ont servi de base à d'énormes sociétés par actions, constituant en même temps un nouveau point de départ pour toutes les autres sortes de sociétés par actions, à commencer par les sociétés bancaires. Ils ont en un mot donné un essor jusqu'à alors insoupçonné à la concentration du capital et aussi à l'activité cosmopolite accélérée et immensément développée du capital de prêt..." (63).

On se trouve ici au coeur de la dialectique du capital, et des contradictions du Capitalisme, puisque le transport qui est d'abord un moyen d'étendre le marché capitaliste et d'élever la productivité, de façon à relever les taux de profit, se traduit aussi par une intense accumulation du capital qui contient en germe une baisse des taux de profit; d'autre part, si les taux de profit sont bas dans ce secteur et tendent à s'abaisser avec son accroissement et avec l'intensification des investissements, les améliorations apportées et les progrès réalisés aboutissent au moins momentanément à redresser cette tendance; la multiplication des secteurs d'activité qui bénéficient de ces transports ainsi que l'extension des régions qu'ils vont drainer permettent d'intégrer au capitalisme de nouveaux domaines où exploiter des profits.

De sorte que, même si les transports sont, par leur nature même, une activité où les taux de profit sont particulièrement bas et tendent à baisser, ils n'en constituent pas moins le type même d'une activité qui permet de valoriser toute la production capitaliste et donne lieu aux plus vives pressions pour qu'elle soit prise en charge et développée par la collectivité, dès lors qu'elle ne paraît pas directement assez rentable par elle-même.

3.2.-2.1.1

2) Constatation de la tendance à la baisse des taux de profit dans les transports.

On peut aisément constater cette tendance générale à la baisse des taux de profit moyen dans l'activité de transport, même<sup>me</sup> ne considérant en particulier qu'un mode de transport donné, abstraction faite des autres modes qu'il vient concurrencer ou qui vont le concurrencer.

L'histoire des chemins de fer en France est assez claire et assez connue pour qu'il soit inutile de s'y étendre. Il apparaît bien que, par suite de divers phénomènes résultant du développement de l'activité spécifique de ce mode de transport (une fois isolé des activités annexes comme la production des moyens de transport en amont, ou les services touristiques en aval, par exemple), la rentabilité des réseaux ferroviaires n'a cessé de décroître. Soit sous la pression d'une concurrence anarchique (aux Etats-Unis par exemple), soit du fait de l'intervention de l'Etat (provoquée par divers groupes de pression), la longueur des lignes s'est accrue en même temps que se développait la concurrence soit entre Compagnies ferroviaires, soit avec d'autres modes de transport, de telle sorte que le taux de profit moyen du capital investi n'a cessé de baisser au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècle - au point que c'est l'une des explications majeures et des plus vraisemblables qui aient été données pour rendre compte des crises périodiques en Europe Occidentale au XIX<sup>ème</sup> siècle. Encore le phénomène a-t-il été masqué par les divers procédés signalés plus haut et par l'inégale répartition de cette baisse entre les diverses compagnies de chemins de fer, les plus déficitaires, si elles étaient maintenues en activité, étant prises en charge par l'Etat ou les collectivités locales. Des études concrètes de telles manifestations de la tendance à la baisse des taux de profit et des interventions qu'ont occasionnées leurs conséquences économiques et sociales seraient extrêmement intéressantes à rassembler, pour divers modes de transport.

Mais pour bien comprendre l'importance et la véritable signification socio-économique de ce phénomène de baisse tendancielle des taux de profit, et pour apprécier le rôle central qu'y joue le transport dans le mode de production capitaliste, il ne faut évidemment pas le considérer dans un seul mode de transport ni l'isoler à une branche et à une forme d'activité



très particulières. Il faut le replacer non seulement d'abord dans l'ensemble des activités de transports, mais aussi dans l'ensemble des activités économiques du mode de production capitaliste, au cours de son développement.

Une telle vue d'ensemble, qui mériterait d'être détaillée, montrerait alors une tendance à une baisse accélérée du taux de profit interne dans l'activité de transport proprement dite, jointe à une intervention croissante de l'Etat dans l'ensemble des activités productrices directement liées aux transports, aboutissant ainsi à transférer vers l'ensemble de la sphère d'activité du transport une partie des effets de la loi générale de la baisse tendancielle du taux de profit, de façon à en décharger les entreprises les plus dynamiques, les plus représentatives du capitalisme avancé, dans leur lutte pour un pouvoir de monopole national ou international, et pour l'hégémonie mondiale du Mode de Production Capitaliste.

3.2.-2.2.

B. - Palliatifs à la baisse des taux de profit grâce aux activités de transport.

3.2.-2.2.1

1) La dialectique de la modernisation des transports et de la baisse des taux de profit.

On aperçoit ainsi à quel point les transports jouent un rôle crucial dans l'ensemble des efforts sans cesse renouvelés des capitalistes, et spécialement des groupes économico-financiers dominants, pour éluder les effets de la tendance à la baisse des taux de profit, en utilisant le plus possible les avantages qu'offrent des transports perfectionnés (rapidité, capacité, régularité...) pour relever ou maintenir les taux de profit annuels, et en employant intensivement des procédés multiformes (dont les transports offrent tout spécialement la possibilité par leurs techniques variées, leurs diverses adaptations économiques, leur incommensurable utilité sociale...) afin d'en faire retomber les charges sur d'autres - dans le secteur <sup>privé</sup> public -.

Parmi les innombrables aspects des pressions ainsi exercées, notamment sur les pouvoirs publics, pour pallier la baisse des taux de profit dans les transports, et dans les activités qui leur sont liées, la course à la modernisation est l'un des phénomènes les plus caractéristiques; et elle rend particulièrement sensible la dialectique liant le développement des transports et le développement de l'Economie. En effet une modernisation rapide des transports est une condition essentielle

du maintien du taux de profit interne dans toutes les branches du grand capital industriel et financier dans lesquelles le transport joue un rôle important dans le procès d'ensemble de reproduction. C'est, nous l'avons vu, le procédé le plus efficace dans une entreprise ou une branche productive pour abaisser les coûts de production (par l'extension et la domination des marchés, par la diminution du poids relatif des frais de transport, etc...), en même temps que pour élever le taux de profit par an (grâce à l'accélération de la rotation du capital). La concurrence interne ou internationale, et surtout la lutte pour parvenir à une maîtrise monopoliste des marchés, poussent donc vivement dans le sens de la modernisation accélérée des transports, particulièrement dans les périodes de ralentissement de l'activité économique et en cas de menace de récession dans le rythme de la croissance séculaire du capitalisme.

Cependant une telle pression pour une introduction rapide de nouveaux progrès scientifiques et techniques dans les modes de transport ne peut que se traduire, au niveau des entreprises de transport elles-mêmes, que par des difficultés croissantes de fonctionnement et de financement: la course à la modernisation accélérée des transports conduit à une course à la catastrophe financière. D'abord, en effet, la concurrence exacerbée entre transporteurs (dans un mode de transport donné, comme l'aviation, ou entre modes de transport différents, mer/air rail/route, par exemple) aboutit à des résultats insupportables pour beaucoup d'entreprises, même si des accords ou des conférences, sur le plan international, ou une politique de coordination de l'Etat, sur le plan national, s'efforcent de limiter les dégâts. Les oligopoles que l'on s'efforce ainsi d'établir s'avèrent, dans les transports, le plus souvent artificiels et bien fragiles. (Sans doute parce que les intérêts qui poussent à renouveler et accroître constamment les investissements, notamment en matériel circulant, sont trop puissants, sur le plan national aussi bien que dans la compétition mondiale...)

Cette modernisation hâtive se traduit dans le fonctionnement interne de l'entreprise de transport par une augmentation considérable de son capital fixe - dont fait partie, ne l'oublions pas, tout le matériel circulant qu'utilisent ces entreprises. Cet excès tend donc à faire baisser le taux de plus-value, même si la productivité s'améliore. En même temps d'ailleurs les charges financières s'alourdissent excessivement,

étant donné les conditions du recours au crédit pour financer l'acquisition, le remplacement et l'amélioration de ce matériel à un rythme aussi rapide d'obsolescence. Enfin cette compétition pour la rapidité, la capacité, l'efficacité se traduit fort souvent aussi par une élévation des frais de fonctionnement courants, et notamment du fait d'un abaissement du taux de remplissage. Autrement dit la "marchandise-transport" (frêt ou passager), qui constitue le seul véritable capital circulant dans le transport, voit son importance relative et son taux moyen annuel de rotation diminuer (malgré l'accélération de la vitesse!). Cette situation devient d'autant plus insupportable pour les transporteurs que d'un côté ils ne peuvent pas augmenter ou moduler leurs prix, comme l'exigeraient leurs propres techniques de gestion, tandis que d'un autre côté ils sont soumis à des pressions croissantes pour changer plus tôt leur matériel; et dans le même temps l'inflation (intimement liée elle-même à l'ensemble de cette course à la modernisation et à la suraccumulation du capital) accroît rapidement les prix de ces investissements (même si elle constitue finalement aussi une forme de dévalorisation).

3.2.-2.2.2

2) La politique, d'intervention de l'Etat dans toute l'industrie des transports.

Comment les transporteurs peuvent-ils faire face à une telle accélération de la baisse de leurs propres taux de profit ainsi exigée ou déterminée par toutes les forces qui, sous la pression des groupes socio-économiques dominants, tendent à l'expansion ou simplement à la survie des entreprises les plus puissantes ou des branches essentielles dans le mode de production capitaliste? Les mécanismes habituels plus ou moins spontanés de péréquation des taux de profit ne peuvent pas jouer; ou bien, s'ils jouaient uniformément au profit des entreprises de transport, ils en alourdiraient trop les coûts au détriment de l'ensemble de l'Economie; ou bien s'ils conduisaient à la dévalorisation de leur capital par leur élimination, on ne pourrait pas laisser ainsi disparaître de grandes entreprises de transport (de chemin de fer, de navigation, par exemple) indispensables à la vie de la nation; non seulement de telles faillites seraient dangereuse pour l'ordre économique et social, mais de plus le capital investi dans les transports (même lorsqu'il ne s'agit pas des infrastructures proprement dites) n'est guère

réalisable, il ne se prête pas aux procès de liquidation - ici - réinvestissement - ailleurs que postule la "mobilité du capital" et qui permettent la péréquation; - ce qui n'empêche pas d'ailleurs que d'innombrables entreprises de transport, lorsqu'elles sont jugées "d'intérêt secondaire", sont abandonnées de cette façon, au prix d'une dévalorisation particulièrement brutale de leur capital et de l'abandon du service qu'elles assuraient (éventuellement au profit - et sous la pression - d'autres modes de transport plus rentables ou plus avantageux à certains points de vue).

Sauf dans ces cas où la suppression pure et simple est possible et favorise certains intérêts, "l'Etat" est donc obligé d'intervenir, pour de multiples raisons; et il le fait de multiples façons, par l'intermédiaire de toutes sortes d'administrations ou de collectivités publiques, ou d'entreprises nationales, ou locales, ou d'économie mixte. Les Etats-Unis eux-mêmes, donnent l'exemple d'interventions massives, le plus souvent indirectes, mais aussi bien directes, qui permettent à l'industrie des transports de supporter cette dégradation des taux de profits tout en menant cette course à la modernisation. Les formes de ces aides publiques sont aujourd'hui innombrables, si l'on veut bien ajouter à toutes les subventions et prises en charge destinées à compenser les déficits de fonctionnement et à maintenir des tarifs relativement bas, les subventions et participations de recherche-développement et les commandes massives aux entreprises qui fabriquent le matériel nécessaire aux transports (automobile, aviation, électronique, par exemple); de même faut-il tenir compte de la prise en charge par des organismes publics ou semi-publics des infrastructures ou services annexes perfectionnés que nécessitent les transports (installations portuaires maritimes ou aériennes, contrôle des routes, observation météorologique, etc...). Doivent aussi entrer en ligne de compte les interventions ou programmes concourant à favoriser le développement de l' "industrie des transports", comme, entre autres, l'aide à la décentralisation, le développement du tourisme...

Il faudrait également et surtout faire une place spéciale à toutes les pratiques de "découpage" des activités de transport qui consistent à mettre à part celles qui sont les plus rentables, pour les confier à une gestion privée ou "autonome"; ainsi en est-il des investissements et des services

qui se situent dans des "créniaux", souvent fort étroits, où le capital fixe spécifique est réduit, (notamment par utilisation quasi-gratuite d'infrastructures publiques), où la rotation du capital est rapide, où les possibilités de valorisation sont plus grandes et les perspectives de profit assez satisfaisantes, - parfois même considérables. De la sorte se trouvent diminuées d'autant les possibilités de péréquation interne dans le reste des activités de transport, dont les déficits doivent être supportés par les contribuables...

La généralisation et la signification de telles pratiques montrent bien qu'on ne peut pas les décrire et les interpréter d'un point de vue purement "économique": certes une étude comptable et financière est indispensable, de même qu'une analyse économique des conséquences sur la branche et sur l'ensemble de l'activité nationale. Mais une approche "socio-économique" est essentielle pour comprendre véritablement les bases, la procédure et les buts d'une telle politique. Comme le souligne M. A. JUILLET dans son étude sur "la place des transports dans l'Economie Capitaliste" (64), il faudrait une étude historique approfondie sur la signification socio-économique de la politique des transports dans le développement du Capitalisme. Une enquête rigoureuse devrait être menée sur la raison des choix budgétaires, sur les mobiles fondamentaux des "décideurs" dans l'orientation actuelle de cette politique. Ainsi la Rationalisation des Choix Budgétaires, les Mathématiques de la Décision seraient-elles contraintes de nous révéler les préférences qui expliquent les choix dans le "calcul économique", en faisant apparaître les postulats économiques, les pesanteurs sociologiques, les finalités politiques qui sont véritablement la trame de toute cette logique. Ainsi seraient mises en évidence les différentes "idéologies pratiques" qui inspirent les efforts des entrepreneurs et des grands groupes économique-financiers dont les pressions conduisent aux interventions de la puissance publique: la convergence des conceptions et des objectifs des responsables économiques et des dirigeants politiques permet de mieux comprendre les particularités des formes concrètes de la politique des transports (65). Ainsi, sous les apparences techno-économiques contingentes d'une soi-disant "rationalité" des choix économiques qui n'est que celle du système, pourrait-on redécouvrir la réalité des confrontations socio-éco-

nomiques fondamentales, qui caractérisent le fonctionnement et le développement du Capitalisme. Mais il faut alors dépasser ce qui paraît l'expression mathématique de la logique interne d'une certaine "Economie", pour comprendre ce qui constitue le fondement de toute une "Société" et en expliquer la dynamique.

On se rend compte qu'une telle analyse méthodique du rôle de l'Etat dans cette perspective nécessite un travail considérable et surtout une orientation précise vers un objectif déterminé, ce qui concerne les phénomènes qu'il s'agit d'interpréter. Il convient donc maintenant de recentrer notre effort de mise au point méthodologique sur le problème majeur assigné à notre recherche, à savoir l'interprétation socio-économique des effets possibles d'un programme de développement des transports sur le développement d'une région. Il nous faut donc non pas seulement replacer l'activité de Transport dans l'ensemble de l'activité économique et dans la dialectique des rapports sociaux et des interventions étatiques à l'intérieur du mode de production capitaliste à un moment donné, mais il faut aussi prendre en considération l'ensemble des problèmes d'une formation économique et sociale complexe (comme l'ensemble de la France), du point de vue d'une région (comme l'Aquitaine) où les rythmes et les formes du développement économique et social n'ont pas été et ne sont pas forcément les mêmes qu'en ce qui concerne les régions où le capitalisme est le plus avancé et le plus concentré.

Références Bibliographiques

du CHAPITRE III

- (1) Karl MARX - Fondements de la Critique de l'Economie Politique  
(Ed. Anthropos - Grd Format - Paris 1968) - T. II - p 13 - 14
- (2) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 16
- (3) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 17
- (4) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 24
- (5) Karl MARX - Fondements... d° d° p. 25
- (6) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1, p. 52/53  
L. II - T.1, pp 137-140  
L. II - T.1, pp 230-237
- Karl MARX - Fondements... (op.cit.) T. II p. 11 - 43
- Karl MARX - Théories sur la Plus-Value (Ed.Sociales) L. IV du Capital T.1. p.481-492
- Voir l'étude d'ensemble des Transports dans l'oeuvre de MARX en tant que frais qui résultent de la production au sein de la circulation à laquelle procède Jacques NAGELS, dans Travail Collectif et Travail productif dans l'évolution de la pensée marxiste (Edit.Université de Bruxelles - 1974) pp.146 à 157
- (7) Karl MARX - Fondements... (op.cit.) T. II p.15
- (8) Karl MARX - Le Capital ( Ed.Sociales) L. II - T. 1 p. 137
- (9) Karl MARX - Fondements... (op.cit.) T. II p.42
- (10) Karl MARX - Le Capital ( Ed.Sociales) L. II - T.1 (op.cit.) p. 138
- (11) Karl MARX - Fondements... (op.cit;) T.II p.26
- (12) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1. (op.cit.) p.52-53
- (13) Karl MARX - Le Capital d° d° p.53
- (14) Karl MARX - Le Capital d° d° p.52
- (15) Karl MARX - Fondements... (op.cit,) T.II p. 25
- (16) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1. p.52
- (17) Karl MARX - Le Capital d° d° p.138
- (18) Karl MARX - Fondements... (op.cit.) T.II p.13
- (19) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1. p.139
- (20) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1. p.167  
(Voir la Pléiade T.II p.609)
- (21) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1. p. 166
- (22) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 165  
(voir également p. 139)
- (23) Karl MARX - Le Capital (Ed.Sociales) L. II - T.1. p. 147
- (24) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 139
- (26) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 139
- (27) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 139
- (28) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 140

- (29) Karl MARX - Fondements de la Critique de l'Economie Politique  
(Ed. anthropos - Grd Format - Paris 1968) - T.II p. 42
- (30) Karl MARX - d° d° p. 42
- (31) Karl MARX - d° d° p. 12
- (32) Karl MARX - d° d° p. 12
- (33) Karl MARX - d° d° p. 13
- (34) Karl MARX - d° d° p. 13
- (35) Karl MARX - Le Capital (Ed. Sociales) L. II. - T.1 p. 52 - 53
- (36) Karl MARX - d° d° p. 48 - 49 et 52 - 53
- (37) Karl MARX - d° d° p. 52
- (38) Karl MARX - Fondements... T.II d° p. 13
- (39) Karl MARX - d° d° d° p. 42
- (40) Karl MARX - d° d° d° p. 12
- (41) Karl MARX - d° d° d° p. 17
- (42) Karl MARX - d° d° d° p. 24
- (43) Karl MARX - d° d° d° p. 25
- (44) Karl MARX - d° d° d° p. 22
- (45) Karl MARX - d° d° d° p. 23 - 24
- (46) Karl MARX - d° d° d° p. 25
- (47) A. JUILLET-Sur la place des Transports dans l'Economie Capitaliste  
(La Vie Urbaine N° 3 1971 p.172)
- (48) Odile HANAPPE-DUMAS - Problèmes économiques des Transports terrestres  
(La Vie Urbaine N° 4 1971 p 292 -295)
- (49) Karl MARX - Le Capital(Ed. Sociales) L. II. - T.1 p. 52 - 53
- (50) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 53
- (51) Karl MARX - Le Capital d° d° p. 233
- (52) Odile HANAPPE-(op.cit.) p. 293
- (53) Odile HANAPPE- d° p. 294
- (54) Karl MARX - Fondements... T.II. p. 16 - 20
- (55) Karl MARX - d° d° d° p. 21 - 22
- (56) Karl MARX - d° d° d° p. 24
- (57) Karl MARX - d° d° d° p. 23
- (58) Karl MARX - Le Capital (Ed. Sociales) L. III - T.2 p. 252 - 253
- (59) Karl MARX - d° d° d° p. 275
- (60) Karl MARX - d° (Ed.La Pléiade)L. II p. 650
- (61) Karl MARX - d° (Ed.Sociales) L. II p. 216-217
- (62) Karl MARX - d° (Ed. La Pléiade) L. I p. 1138
- (63) Karl MARX - Lettres sur le Capital - Lettre à Danielson en 1879 (Ed.Soc. p 294)
- (64) Voir sur ces points quelques indications dans l'article de A. JUILLET: Les Transports dans l'Economie Capitaliste - La Vie Urbaine, 1971,N° 3 notamment pages 177 à 181
- (65) Voir Nicola BELLINI - Politique des Transports: recherche introductive de nouvelles conceptualisations - Economies et Sociétés - Cahiers I.S.M.E.A. série H N° 18 - Avril-Mai 1975