

CHAPITRE QUATRIEME

L' E S P A C E E T L E T R A N S P O R T

LES TRANSPORTS ET LA PROBLEMATIQUE DU DEPLACEMENT DES CONTRADICTIONS DANS L'ESPACE SOCIO-ECONOMIQUE

I. - TRANSPORTS ET CONTRADICTIONS INTERNES DU CAPITAL

- *Le transport comme élément des contradictions sectorielles du Capitalisme*
- *Transport et dimension spatiale du Capital*

II. - RESTRUCTURATION DE L'ESPACE REGIONAL ET DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS:

UNE PROBLEMATIQUE SOCIO-ECONOMIQUE

- *Transport et procès de déplacement des contradictions du Capital au sein d'une formation économique et sociale*
- *Transport et procédés de restructuration de l'espace au niveau régional*

ANNEXE: SCHEMA D'INTERPRETATION DU MECANISME DU TRANSFERT DU SURPLUS

DES REGIONS EN RETARD VERS LES CENTRES INDUSTRIALISES DANS UNE ECONOMIE DEVELOPPEE

L'ESPACE ET LE TRANSPORT.

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

Les chapitres précédents nous ont permis de comprendre comment le développement du capitalisme implique comme condition nécessaire le développement du transport à travers les procès de production et de circulation : les transports permettent notamment l'expansion du capital par la création de nouveaux marchés, l'élévation du taux de profit annuel par l'accélération et la régularisation de la rotation du capital, l'accroissement de la productivité par l'accumulation du capital, le maintien du profit privé grâce à l'intervention du financement public, etc... En d'autres termes, par leurs place et fonction particulières (soit comme instrument dans le procès de la production directe, soit comme intermédiaire par le biais de la circulation dans le procès d'ensemble de la reproduction du capital), les transports se situent au coeur même de l'ensemble des activités socio-économiques essentielles pour le fonctionnement et le développement du mode de production capitaliste. Dès lors, la logique du développement du transport est à lier étroitement à celle du capital dans son développement contradictoire.

Ainsi le transport se trouve impliqué dialectiquement dans les principales contradictions du capitalisme : facteur de valorisation et d'accumulation du capital, il joue un rôle important dans la suraccumulation et la dévalorisation du capital ; de même intervient-il parmi les causes qui provoquent comme parmi celles qui contrecarrent la baisse tendancielle du taux de profit, pour ne citer que ceux-là parmi les aspects contradictoires fondamentaux du capitalisme. Et l'on voit apparaître dans cette relation capital-transport, notamment dans le procès de circulation, l'espace comme condition nécessaire à tout développement capitaliste, ne serait-ce que pour l'expansion des ressources et celle des débouchés. La production et l'organisation de l'espace sont des aspects essentiels du système socio-économique capitaliste et elles sont indissociables du transport ; celui-ci apparaît ainsi comme un moyen de structuration de l'espace, il apparaît comme l'agent d'une incessante restructuration de la domination capita-

liste, dans ses implications géo-économiques aussi bien que dans ses articulations socio-économiques et dans sa signification géo-politique.

Il convient dès lors de préciser, à cet égard, certaines des lois du développement contradictoire du capital dans leur dimension spatiale (extension de la zone d'influence du capital, formes de pénétration du mode de production capitaliste, etc.). Ceci conduit à analyser au sein d'une formation économique et sociale le procès du déplacement des effets des contradictions inhérentes au développement du capitalisme, dans leurs rapports avec la restructuration de l'espace et notamment en ce qui concerne la distribution, le développement et la transformation des forces productives et des rapports sociaux de production, en référence à l'évolution des transports.

On sera amené ainsi à mettre plus nettement l'accent sur les implications socio-politiques des lois économiques du développement du capitalisme. On verra, dans cette optique, que si le transport intervient d'abord dans un cadre sectoriel comme instrument dans l'effort pour écarter les effets des contradictions auxquelles se heurte le mode de production capitaliste dans sa croissance et sa poursuite d'un équilibre fuyant, les luttes socio-économiques se déplacent toujours vers les zones périphériques qu'il s'agit d'intégrer en les subordonnant au capital et en les exploitant au profit des positions centrales dominantes. Cette dynamique ne peut être analysée et interprétée dans l'ensemble de la formation économique et sociale dominée par le mode de production capitaliste et à la lumière de la constante et souvent violente restructuration de l'espace qui s'y trouve poursuivie à l'échelle régionale aussi bien qu'à l'échelle mondiale. La "région" (quelles que soient la signification et l'extension données à ce concept) apparaît ainsi comme le lieu privilégié du déplacement des contradictions internes du capitalisme (national ou international) ; sa structure économique et sociale (et donc politique) se trouve ainsi directement et constamment remise en question sous l'influence des transports ; seule une problématique socio-économique permet donc de comprendre la restructuration de l'espace régional qui s'opère ainsi.

4.1 Section 1 - TRANSPORTS ET CONTRADICTIONS INTERNES DU CAPITAL.

L'analyse de la corrélation dialectique entre transport et développement, à partir de ses aspects socio-économiques, amène à mettre l'accent sur les contradictions auxquelles se heurte le capitalisme dans son besoin d'extension et qu'il doit sans cesse essayer de déplacer, aussi bien d'un secteur à l'autre que d'une région à l'autre. En effet, les contradictions mêmes de la production et de la concurrence (nationale et internationale), les efforts d'expansion en dépit des phases cycliques de récession, la bataille pour les matières premières et pour les débouchés, et surtout la lutte effrénée pour le pouvoir de monopole, tous ces aspects conflictuels du processus logique du développement capitaliste montrent comment celui-ci se heurte à des contradictions renouvelées au fur et à mesure de son évolution. Celles-ci correspondent fondamentalement à une suraccumulation, à une tendance constante à l'excédent de capital, en même temps qu'à une baisse tendancielle du taux de profit, à une dévalorisation du capital allant jusqu'à des formes de "mise en sommeil" ou de mise à part de parties qui apparaissent comme "excédentaires". Il s'agit là d'aspects contraires que font apparaître les lois internes de développement, qui se manifestent comme autant de contradictions, secondaires peut-être mais inhérentes aux conditions de fonctionnement et d'évolution du mode de production capitaliste. Ce sont, entre autres, ces contradictions que le capitalisme s'efforce de résoudre ou de surmonter, avec d'autant plus d'acharnement qu'elles atteignent une plus grande acuité et qu'elles persistent dans des branches importantes, affectant tel ou tel secteur essentiel pour la poursuite de l'expansion capitaliste, grevant lourdement la rentabilité du capital.

Précisément, les transports constituent une branche qui joue un rôle décisif dans ces contradictions, tant parce qu'elles s'y révèlent fortes, que parce que cette forme d'activité offre les moyens de les tourner, d'une façon décisive pour le développement de toute l'activité économique. L'exemple du capital-transport permet de mieux pénétrer l'analyse des contradictions internes du capital en se plaçant à un niveau plus concret, étant donné le degré d'abstraction théorique auquel se situe l'analyse ; et le transport est lié au procès tout entier de la reproduction du capital, mettant en évidence le dé-

veloppement, le déplacement, la transformation de ses contradictions. Ainsi se trouvent mis en cause aussi bien les aspects sectoriels que la dimension spatiale du capital.

4.1.-1

§ 1 - LE TRANSPORT COMME ELEMENT DES CONTRADICTIONS
SECTORIELLES DU CAPITALISME.

Une analyse approfondie de la relation entre capital et transport, dans le sens indiqué dans les chapitres précédents, montre que le transport est à la fois, d'une part, par l'importance du capital qu'il exige, un aspect des contradictions sectorielles du capitalisme et qui pèse lourdement sur les solutions que le système cherche à mettre en oeuvre pour poursuivre son développement, et d'autre part, par la place qu'il tient dans la circulation du capital, un agent de déplacement de ces contradictions d'un secteur à un autre, qui est utilisé constamment pour dégager et réaliser les profits les plus importants dans les branches où les groupes economico-financiers dominants sont les mieux implantés.

4.1.-1.1

A. Le transport aspect des contradictions sectorielles dans l'expansion du capital.

4.1.-1.1.1

a) Les transports, dès la révolution industrielle, ont été d'une importance stratégique sans égale dans le développement économique du capitalisme. Leur insuffisante capacité de développement relativement à la rapidité de l'expansion de l'industrie et du commerce va constituer, par la suite, une "entrave à la grande industrie", comme le soulignait déjà MARX : "De même les moyens de communication et les transports légués par la période manufacturière devinrent bientôt des obstacles insupportables pour la grande industrie avec la vitesse fiévreuse de sa production centuplée, son lancement continu de capitaux et de travailleurs d'une sphère de production dans une autre et les conditions nouvelles du marché universel qu'elle a créé" (1).

C'est pourquoi, dès le XIXème siècle, le capital privé, se lançant dans la construction des chemins de fer, fait appel à l'aide ou à la garantie de l'Etat, sous les formes les plus variées, pour la constitution de l'infrastructure ferroviaire et au minimum pour l'acquisition des terrains nécessaires, puis, progressivement, pour la construction même des ré-

seaux les moins directement et rapidement rentables...

De nos jours, au stade monopoliste du capitalisme, avec le progrès technique, la course à la modernisation capitaliste, la baisse marquée des taux de profit dans certains secteurs, il devient de plus en plus impossible au grand capital de prendre en charge toute cette "branche autonome de production", cette "sphère spéciale de placement du capital productif" (2), que constitue l'industrie des transports. La raison en est d'abord que les transports nécessitent une part énorme de capital fixe, que constituent les installations, l'infrastructure, le matériel roulant, etc... Le poids du capital fixe par rapport au capital constant et même par rapport au capital total engagé est si considérable qu'il pose problème au niveau de la réalisation (même lente) de la valeur d'échange du capital-transport (soit directement, soit même indirectement par le biais du capital industriel ou commercial investi ailleurs) : d'où l'importance du phénomène de la suraccumulation, de la tendance à l'excédent de capital, dans l'industrie des transports, dans la mesure même où il paraît difficile, ou en tout cas très onéreux, de récupérer tout ce qui est nécessaire pour reconstituer le capital constant, et particulièrement pour réaliser un amortissement satisfaisant du capital fixe.

4.1.-1.1.2

b) D'autre part, la concurrence et la nécessité de la modernisation, sous la menace de l'obsolescence et sous la pression des producteurs de moyens de transport, obligent le capitaliste transporteur à améliorer la productivité du travail - "labour saving" - par l'augmentation de la "composition organique du capital". Il ne faut pas omettre de noter - sans qu'il soit possible ni nécessaire de s'y arrêter plus longuement - cet enchaînement dialectique des processus qui dans le capitalisme tendent à modifier rapidement ce rapport, spécialement dans le transport, dans une course au progrès technique et à l'accumulation du capital, pour répondre aux besoins de la grande industrie, tout en faisant appel à l'Etat, en mettant à sa charge des infrastructures de plus en plus sophistiquées, permettant de subdiviser les formes d'investissement et les charges de financement... Mais dans l'ensemble de l'économie, cette tendance, globalement, provoque à plus ou moins long terme la baisse du taux de profit moyen avec une modification du champ de la péréquation de ce taux, qui ne joue plus en faveur du capital-transport pour les raisons évoquées ci-dessus.

Il faut préciser ici également que si le capital-transport participe substantiellement à la hausse fondamentale du taux de profit, ceci est dû au fait qu'en plus du poids du capital fixe la hausse du prix des transports s'avère très limitée. En effet, le souci du capitalisme industriel et commercial face aux coûts additionnels en matière de transport se traduit par une stratégie constante à s'efforcer de ne prendre en charge ni les frais d'installation (infrastructures et même, en partie et par divers procédés, le matériel circulant), ni les frais de circulation ou de transport (de marchandises, de main d'oeuvre) proprement dits, par le jeu des tarifications ou celui des subventions ; l'industriel ou le commerçant monopoliste lutte donc pour empêcher toute hausse substantielle du prix des transports au profit du capital-transport. Ceci conduit naturellement à réclamer des interventions de l'Etat pour appuyer cette politique, comme on le verra plus loin, par tout un système de subventions, garanties, prise en charge, commandes, etc...

4.1.-1.1.3

c) Enfin, un autre aspect contradictoire de l'expansion capitaliste est mis en jeu par le capital-transport : il se manifeste par la réticence du grand capital monopoliste à prendre directement en charge les transports, et on peut le rattacher à une sorte d'application de la "loi du développement inégal". En effet, l'activité même des transports, en rapport avec le développement du mode de production capitaliste (dans le partage des marchés, dans les crises de surproduction, notamment...), nécessite de plus en plus d'importants investissements, dont la réalisation est fonction de la dimension des entreprises de transports ; d'où le problème de l'intégration et de la sélection sur les marchés (local/régional, national/international, public/privé) par la concentration et la centralisation des capitaux aux mains de groupes monopolistes. L'orientation d'une telle intégration sélective, notons-le, est d'une importance caractéristique dans l'industrie des transports. Car l'absorption ou l'élimination des petites entreprises (voire moyennes) par les grandes n'est jamais totale. Elle se fait au contraire de manière que les petits et moyens transporteurs, par exemple, qui se maintiennent perdent quasiment leur autonomie par rapport aux grands groupes monopolistes dont ils deviennent des appendices, en vivant entre autres de sous-traitance (phénomène qu'il faudra analyser plus loin).

Par ailleurs, dans l'ensemble du système capitaliste et du fait même des conditions qui viennent d'être précisées, la loi du développement inégal joue dans le sens d'une différenciation très poussée des taux de plus-value dégagée et de l'inégalité dans sa réalisation et dans son partage : ceci se manifeste particulièrement dans le capital-transport. Les plus grandes différences de taux de profit ou de "rentabilité" apparente y apparaissent, en dépit de la part plus ou moins importante de plus-value que peut dégager directement ou indirectement telle ou telle activité de transport ; la diversification et le sectionnement des activités, selon leurs formes ou leur localisation, la discrimination selon les catégories de marchandises transportées ou les services rendus, l'application des critères les plus particuliers ou des nomenclatures les plus compliquées (comme MARX le notait déjà, nous l'avons vu), constituent autant de procédés qui permettent de déplacer dans l'ensemble de l'industrie des transports le lieu, l'entreprise où se manifeste le bénéfice procuré, et même de faire apparaître comme déficitaires des activités que les grands groupes dominants cherchent à mettre à la charge des autres ou de la collectivité.

4.1.-1.1.4

Au total, les différents aspects contradictoires inhérents au développement du capital, particulièrement dans les transports, qui viennent d'être mis en évidence, apparaissent comme les plus importants (bien que non pas les seuls) pour comprendre par la suite le rôle et la place des transports dans le déplacement des effets des contradictions internes du capitalisme au moyen de la restructuration spatiale.

Si, comme nous l'avons vu, le jeu d'ensemble de ces contradictions tend, en définitive, à priver le capital-transport des avantages de la péréquation des taux de profit, ceci conduirait, en principe, à compromettre l'existence même des transports, en en réduisant l'activité ou le développement. Mais l'on sait qu'en fait il n'en est rien. Le capitaliste industriel ou commercial, tout en évitant les "faux frais", ne peut, pour valoriser son capital, se passer des transports - et le lien dont nous parlions en termes de procès de circulation et de reproduction du capital apparaît ainsi. En effet, le capitaliste industriel ou commercial doit satisfaire soit aux contraintes sociales (services intermédiaires de production ou de consommation par les transports), soit aux impératifs économiques de production : éviter le stockage et les avaries, s'approvision-

ner sans rupture de stocks et livrer régulièrement, grâce à la rapidité, la sûreté et la fluidité que les transports assurent aux marchandises. Les transports sont donc socialement nécessaires (services et production) ⁽³⁾, car, pour l'essentiel, ils assurent "la continuité infinie du procès (de production) - le passage fluide et facile de la valeur d'une forme en une autre, d'une phase à l'autre - une condition essentielle de la production fondée sur le capital, et ce à un degré infiniment supérieur à celui de tous les modes antérieurs de production" ⁽⁴⁾.

Comment s'y prendra alors le capital dans sa logique et quel processus mettra-t-il en œuvre pour résoudre provisoirement toutes ces formes contradictoires ? Pour comprendre et mesurer toute la portée de cette question - le "déplacement des contradictions" - il faut lier les manifestations des contradictions sectorielles du capital à la dimension spatiale du développement de celui-ci. Toutefois, pour bien saisir l'ampleur de ce processus et le rôle vraiment central des transports dans ces efforts de déplacement des contradictions, il faut ajouter qu'au point de vue sectoriel les mêmes raisons et conditions qui viennent d'être indiquées font des transports à leur tour un agent particulièrement efficace dans le transfert, d'un secteur à l'autre, d'une branche à l'autre, ou d'une classe à l'autre, d'une catégorie à l'autre, de ces effets contradictoires du développement capitaliste (en ce qui concerne donc non plus les transporteurs eux-mêmes mais leurs clients, quels que soient la nature et l'objet du transport).

4.1.-1.2

B. Le transport agent des contradictions sectorielles dans la reproduction du capital.

Au moment de chercher quel est le rôle des transports comme procédé de déplacement des contradictions capitalistes dans l'espace socio-économique, il ne faut pas oublier quelles sont les implications de toute l'analyse qui a été faite de la place du transport dans la rotation du capital. Car, comme cela a été souligné au passage, il ne s'agit pas là d'une simple analyse "économique", il ne s'agit pas de mécanismes liés aux seules conditions matérielles et économiques de la production et de l'échange ; il s'agit en réalité d'une problématique fondamentalement "socio-économique", il s'agit de luttes sociales fondées sur la position relative des ca-

tégories socio-économiques concernées. Il faut donc montrer toutes les conséquences que les transports peuvent avoir en ce qui concerne l'organisation et la structure de la production et des échanges du fait même du pouvoir qu'il confèrent, grâce à la possession et au contrôle des moyens de financement et de production qui assurent la domination sur l'ensemble du processus de reproduction et qui permettent l'exploitation des classes, couches ou catégories sociales les moins bien placées dans cette confrontation. Les contradictions sectorielles qui marquent fondamentalement le mode de production capitaliste apparaissent alors non pas seulement comme une conséquence de ses lois de fonctionnement et de développement, mais aussi bien comme un moyen pour la classe dominante d'assurer et de perpétuer son pouvoir, au prix d'une incessante restructuration socio-économique ; c'est ce qu'il faut mettre en évidence, en corrélation avec l'activité de transport, dans l'ensemble de l'économie et de la société, avant d'en montrer les implications dans l'espace socio-économique.

Pour s'en tenir à l'essentiel, sans entrer dans une analyse trop détaillée (qui conduirait à une description de la plus grande partie de l'activité productive), on se bornera ici à indiquer comment le transport, selon le "moment" où il intervient dans tout le processus de reproduction, peut aider à arracher et à transférer une part de la plus-value d'une sphère à une autre, d'un secteur à un autre, pour l'amener vers l'endroit où se trouve le groupe dominant. Ce qui complique l'observation et l'analyse des phénomènes c'est que tout dépend de cet endroit variable où se tient le "groupe dominant" : il peut être, selon les branches, les conditions de l'activité, etc... aussi bien au cœur de la production principale ou finale proprement dite, ^(ou en amont) c'est-à-dire par exemple dans les matières premières ou les moyens de production, ou en aval, c'est-à-dire dans la commercialisation ou la finance... Mais dans tous les cas, il s'agit de mieux "exploiter" ceux qui produisent et de drainer la plus-value, en profitant des contradictions sectorielles, de façon à organiser et à régulariser la centralisation du profit et de l'accumulation du capital. Il n'est pas question ici de sous-estimer l'importance de l'action - de la pression et du contrôle - qu'exercent le système bancaire et/ou aussi bien le système commercial, en tant que tels, mais il faut souligner

comment c'est le système de transport qui rend possible le transfert de plus-value par l'utilisation, le déplacement, l'aggravation de ces contradictions en corrélation avec l'expansion capitaliste, spécialement avec l'impérialisme. Pour simplifier et s'en tenir à une présentation schématique, on cherchera comment le transport joue ce rôle particulier aussi bien en ce qui touche à la reproduction du "capital constant", qu'en ce qui concerne le "capital variable", dans les formes d'exploitation de la force de travail, qu'à travers les confrontations pour le partage et le transfert de la "plus-value" dans la sphère de la circulation.

4.1.-1.2.1

a) Il suffit d'évoquer le rôle des transports dans la production des moyens de production au sens le plus large pour se trouver de suite introduit au coeur des contradictions du capitalisme (dans leurs aspects sectoriels aussi bien que dans leur dimension spatiale). En effet, toute la dialectique de l'extension des marchés de matières premières et de l'intensification de l'industrie des équipements productifs repose sur le transport, à la fois moyen de ce double mouvement et ressource pour en surmonter les contradictions par de nouvelles expansions. Plus précisément, le système de transport crée l'ensemble des conditions qui permettent d'abaisser le prix payé aux fournisseurs de matières premières et d'élever les profits des fournisseurs d'instruments de travail.

4.1.-1.2.1.1

C'est grâce au transport que la production des matières premières s'organise en vue de l'échange sur un "marché mondial", c'est-à-dire que s'établit pour chaque produit ainsi fourni à la grande industrie capitaliste une valeur internationale à l'échelle mondiale, dans des conditions qui permettent d'exploiter pleinement non pas seulement la différence des productivités et l'écart des rémunérations du travail, mais surtout et plus fondamentalement l'inégalité des conditions générales de la production dans les économies et les sociétés mises ainsi en relations, (ou plus exactement subordonnées l'une à l'autre dans ces relations).

Ces conditions, marquées à la fois par le niveau de développement des forces productives et par le caractère des rapports sociaux de production, ainsi que par la nature des régimes socio-politiques, se traduisent essentiellement en effet par la dépendance des régions ou pays producteurs de

matières premières par rapport aux pays capitalistes développés : ceux-ci se trouvent en mesure d'une part de maintenir un certain "écart" des conditions socio-économiques qui permet une plus forte exploitation directe ou indirecte des producteurs (quel que soit leur statut), en même temps qu'est assuré, d'autre part, un transfert de plus-value (ou plus largement de surplus potentiel) au profit des groupes capitalistes situés dans le secteur du processus de production où sont utilisées ces matières premières - par la grande industrie aussi bien que pour les industries de consommation -. Sans entrer ici dans l'analyse et dans les discussions sur "l'échange inégal", il faut retenir de la mise au point de Samir AMIN (5) que ce ne sont pas seulement les conditions "économiques" de l'échange qui expliquent son caractère inégal (rapport productivités/rémunérations du travail), mais qu'il faut chercher dans les conditions socio-économiques (et politiques) de la reproduction de la force de travail ou de la production non-capitaliste, la base des rapports dialectiques entre fournisseurs et utilisateurs des "matières premières" (ou produits intermédiaires), rapports qui ne peuvent d'ailleurs être observés et compris qu'au cours de leur évolution historique et non en un instant donné.

Ces remarques situent bien le rôle essentiel du transport dans de tels rapports - bien que, curieusement, aucun des participants au débat sur l'échange inégal ne semble avoir eu l'idée d'y faire allusion ! En effet, ce n'est pas seulement par leur incidence dans le coût comparatif que les transports interviennent dans l'échange : certes leur perfectionnement et leur productivité, le bas coût relatif qu'ils peuvent offrir constituent la condition même de la généralisation et de l'extension de tels échanges à l'échelle nationale et à l'échelle mondiale, - du fait même que les transports permettent ainsi d'amener à destination tous ces produits intermédiaires dans des conditions qui les rendent comparables (ou "compétitifs") aux produits similaires ou substituables des pays développés, et en tout cas utilisables avantageusement par la grande industrie capitaliste... Mais ce n'est là qu'un aspect du problème : on peut dire sans exagération que, pour le capitalisme, en tout cas au stade de l'impérialisme, tout l'intérêt de l'opération réside dans la possibilité d'opérer de vastes transferts de surplus aux dépens de producteurs ainsi "dépendants" et au bénéfice des groupes

capitalistes dominants. C'est ici que le développement des transports joue un rôle décisif et que sa tendance en longue période permet de mieux comprendre la situation qui se crée et évolue (souvent en provoquant et en aggravant le "sous-développement" relatif d'une population ou d'une région, même si en même temps le mode de production capitaliste étend, avec son emprise, ses bénéficiaires...). Le système de transport n'est plus alors seulement une condition permissive de "l'échange inégal", il constitue un instrument actif de "l'intégration capitaliste", une intégration-subordination qui se manifeste en même temps par l'établissement, dans le secteur central, de valeurs mondiales d'échange pour les produits (sur la base d'une productivité élevée) et par le maintien, dans les secteurs périphériques, d'une valeur locale de rémunération du travail, sur la base de conditions locales de production spécifiques de la reproduction de la force de travail à un niveau de subsistance plus ou moins bas.

4.1.-1.2.1.2

Naturellement cette analyse ne prend tout son sens et toute sa portée que dans son cadre spatial, mais il convient d'autant plus d'en jeter les bases d'abord au niveau des contradictions sectorielles que les nécessités de la discussion des problèmes des pays sous-développés ont conduit à se placer d'emblée dans l'espace global du monde entier et à opposer un "centre" considéré comme homogène à la spécificité (et secondairement à l'hétérogénéité) des pays de la "périphérie". En réalité, il n'y a là qu'une grande simplification pour les besoins de l'analyse de la situation du "Tiers-Monde", et qui néglige certains aspects essentiels du problème, et notamment le rôle dialectique du transport. La prise en considération de ce rôle conduit à comprendre que de telles différences peuvent être créées, utilisées, exploitées, entretenues, voire aggravées, même dans le cadre d'un groupe de pays fortement industrialisés ou à l'intérieur d'un seul pays "développé", faisant partie aussi bien du groupe capitaliste dominant, et ce dans la mesure où, dans ces pays, on trouve des secteurs et des régions qui sont "dominés" (et "exploités") par un secteur "central" de capitalisme avancé. La loi du développement inégal s'applique partout, ce n'est qu'une question de relativité. On peut penser que c'est l'absence d'une analyse du rôle du transport dans cette dialectique qui a conduit à négliger l'importance à l'intérieur même d'une nation des disparités sectorielles et régionales, et de leur exploitation par le transport pour le

transfert de plus-value ou de surplus d'un secteur à un autre, d'une région à une autre. C'est là en effet d'ailleurs que se trouve la raison profonde pour laquelle il nous a fallu retourner à MARX qui, seul peut-être, avait fort bien aperçu et posé le problème. En effet, les transports ne se bornent pas à acheminer la marchandise, en ajoutant à son coût ; mais, en rendant possible - certes par leur bas coût relatif mais surtout par leur rôle d'ensemble dans la reproduction du capital - le recours à des productions plus ou moins éloignées, ils permettent au capital d'accéder à des ressources dont les conditions de production sont (économiquement, socialement, historiquement) plus favorables (et qu'il est possible de maintenir telles un certain temps) en ce qui concerne les bases déterminantes de la reproduction de la force de travail; alors que, dans le même temps, c'est au niveau des secteurs ou des régions les plus développées, où se fait l'accumulation du capital, que se fixe la valeur, et que se déterminent les prix : le transport permet ainsi de drainer vers ces secteurs la différence - un large surplus - et cela en raison du fait que c'est seulement en ces centres que le produit peut se vendre (une sorte de situation de "monopole global" est ainsi établie, en réalité un "oligopsonne").

4.1.-1.2.1.3

Mais de plus, en sens inverse, le système de transport permet au capitalisme de consolider sa domination sur les secteurs et régions dans la mesure où ils sont concernés par l'afflux de ses produits industriels, en y déterminant les conditions de la production, aussi bien, d'un côté, par la pénétration des produits de consommation à bon marché qui permettent de maintenir des taux de salaire bas tout en dominant les secteurs de production pré-capitaliste, et, d'un autre côté, par l'introduction d'équipements de technologie avancée, de haute productivité qui permettent, dans ces conditions, d'élever le taux d'exploitation (complétant et précisant la situation de "monopole global", ici par un oligopole).

Là aussi il faudra noter le rôle spécifique de l'ensemble du système de transport plus particulièrement dans les modalités de "l'exportation du capital", non seulement vers les secteurs producteurs de matières premières, mais aussi pour des industries de substitution d'importation - et ceci dans toute "région périphérique", qu'elle soit située à l'intérieur d'une nation unitaire ou dans le cadre du capitalisme à l'échelle mondiale -. Il n'est pas douteux que c'est l'énor-

me puissance (technique et économique) atteinte par le transport, surtout au XXème siècle (et dans sa deuxième moitié plus particulièrement), qui a conduit à ce changement profond des conditions du marché mondial faisant passer définitivement sous le régime de "l'impérialisme", c'est-à-dire d'un régime qui ne se borne pas à profiter d'un "échange inégal" mais l'organise systématiquement. Ainsi l'organisation de productions et d'échanges de type capitaliste, avec une technologie avancée, alors que demeurent des conditions inférieures de rémunération et des modes de production traditionnels, permet la domination, le contrôle, l'exploitation de secteurs et régions qui se trouvent ainsi "intégrées", c'est-à-dire subordonnées de façon d'autant plus profonde et durable que tout repose sur le fonctionnement d'un système plus que sur l'exercice d'une contrainte.

4.1.-1.2.2.

b) On aperçoit par ces rapides remarques quelle est l'importance en profondeur et la diversité de l'influence qu'exerce le système de transport sur les conditions dans lesquelles la force de travail se forme, se reproduit, exerce son activité productive, et qui déterminent en définitive la rémunération du travail avec tout le mode d'existence de la classe laborieuse dans le secteur ou le pays considéré. On pourrait dire que c'est le développement des transports à vapeur, tout au long du XIXème siècle, puis l'avènement de l'automobile et de l'avion qui ont permis au capitalisme de continuer à exploiter plus largement et plus intensivement la force de travail, malgré le succès des luttes et des revendications des travailleurs, en offrant toujours de nouvelles possibilités de tirer parti des contradictions rencontrées, sur le plan sectoriel ou spatial, et en procurant ainsi de nouveaux moyens de dégager, de maintenir et même d'accroître, et d'accaparer et draîner la plus-value. D'innombrables analyses seraient à faire pour dégager de telles corrélations en montrant les aspects, les origines et les répercussions de tels phénomènes. Du point de vue du présent paragraphe, on peut se borner à trois observations.

4.1.-1.2.2.1

- D'abord, l'exemple de l'Angleterre dès la première moitié du XIXème siècle a bien montré comment toutes les possibilités de domination des marchés nationaux ou mondiaux qu'offre un système de transport bien contrôlé par le capital peuvent être utilisées pour déterminer directement les conditions de

reproduction de la force de travail par l'organisation de l'afflux des biens de consommation courante à relativement bas prix. L'analyse doit naturellement être compliquée en tenant compte de l'action ainsi exercée sur le mode de consommation aussi bien pour tirer profit (de multiples manières) des habitudes de consommation populaires de produits importés peu onéreux, que pour susciter et organiser des consommations de luxe, utilisant et aggravant les différenciations socio-économiques entre salariés. Il faut surtout noter l'importance particulière qu'ont ces phénomènes dans certaines régions périphériques, dans des pays sous-développés. La dialectique de cette action se complique encore du fait que l'ensemble du système de transport et de commerce pousse ainsi à une restructuration plus ou moins rapide et brutale du mode de production traditionnel des biens de consommation, spécialement agricoles, mais également artisanaux ; on peut en caractériser les conséquences d'un seul mot : paupérisation ; celle-ci peut se manifester soit par l'éjection hors de la petite propriété paysanne/artisanales, c'est-à-dire par la prolétarianisation pure et simple, soit par la compression du revenu et l'endettement du paysan-exploitant qui, tout en restant (ou croyant rester) dans son mode de production traditionnel, se trouve en fait dominé et exploité par le capitalisme, auquel il doit céder une grande part de la valeur qu'il a créée, en raison de son inégalité dans l'échange ; plus largement, c'est tout un surplus potentiel qui se trouve ainsi transféré...

4.1.-1.2.2.2

- Ensuite, cette transformation même de la condition paysanne grossit la réserve de main d'oeuvre industrielle et le transport joue un rôle immédiat dans la constitution de ce qu'on appelle un "bassin d'emploi" (plus ou moins étendu...). De façon directe, il permet d'exploiter une main d'oeuvre rurale qui cherche à s'accrocher à sa terre (ouvriers-paysans), en même temps qu'il facilite et amplifie la prolétarianisation de tous ceux qui quittent leur profession traditionnelle. Les facilités qu'offrent les transports (dès le XIXème siècle) à des mouvements relativement importants mettent en échec certaines conséquences de l'immobilité relative de la main d'oeuvre, surtout lorsque celle-ci aboutirait, par le jeu d'une raréfaction excessive, à un relèvement des rémunérations. L'armée industrielle de réserve se grossit ainsi aisément en cas de besoin, par des transports massifs et bon marché.

Bien plus, le perfectionnement des transports permet (indirectement) au capital de jouer sur toutes les différenciations entre les diverses catégories de salariés, des manoeuvres aux cadres supérieurs. Les moyens modernes de transport facilitent, notamment dans le cas des techniciens et cadres les plus recherchés, une plus grande mobilité ; et ceci, tout en diminuant leur caractère irremplaçable et leurs prétentions, rend possible l'utilisation d'un équipement perfectionné et l'emploi d'une main d'oeuvre locale peu qualifiée. Mais la commodité et le bon marché de transports rapides, d'autre part, suscitent des flux importants de migrants sans qualification cherchant emploi au loin, sans avoir besoin de s'expatrier définitivement ; ce qui change considérablement la situation sur de nombreux marchés du travail, dans le sens du maintien ou de l'intensification relative de l'exploitation de la force de travail ainsi possible. L'action conjointe des monopoles et de l'Etat renforce l'aménagement et le contrôle que le système moderne de transport permet d'exercer sur tous ces mouvements de la population au travail ou en quête d'emplois : on pousse ainsi à l'extrême l'utilisation et l'accentuation des diversifications catégorielles de spécialisation et de statut, de rémunération et d'avantages, grâce auxquelles on peut jouer au mieux des contradictions dans les conditions de travail et de rémunération pour maintenir des taux d'exploitation élevés...

4.1.-1.2.2.3

- A cet égard, il ne faut pas oublier, enfin, cette forme très particulière d'exploitation réelle de la force de travail que l'ensemble du système de transport et de commerce permet d'exercer sur les secteurs qui ont conservé des formes de production traditionnelles que l'on peut considérer comme précapitalistes (petite production paysanne/artisanales) ou même que l'on pourrait dire "proto-capitalistes" (petites entreprises capitalistes de caractère plus ou moins "familial"). Il en est ici souvent question, parce que leur rôle dans l'expansion capitaliste, et spécialement sous sa forme impérialiste, est trop souvent négligé ou mal interprété : loin d'être un "secteur" archaïque en voie d'extinction (sur une "voie de développement" capitaliste...), c'est sans doute un secteur dont l'importance reste grande, aujourd'hui comme jadis, bien que sous des formes sans cesse renouvelées ; le "progrès technique" adapte les machines aux besoins de la petite production artisanale/paysanne ("agricole" ou "industrielle"), en même

temps que le "progrès financier" fournit les moyens de se procurer ces instruments plus productifs en assurant une soumission croissante au capital par des formes perfectionnées d'endettement, tandis que le "progrès commercial" consacre (grâce au système de transport) la suprématie du grand commerce capitaliste sur les petits producteurs. Tout en assurant apparemment "l'intégration" de ces secteurs dans le capitalisme, le système de transport moderne coupe ces producteurs de leur base traditionnelle, leur supprimant non seulement le débouché sur un marché local presque concurrentiel et équilibré, mais surtout le recours très large à "l'auto-consommation", pour la production comme pour l'alimentation. Il en résulte une soumission réelle aux procédés de "l'exploitation" capitaliste, qui fait que le travailleur, pour être apparemment "indépendant", est souvent d'autant plus exploité qu'il se soumet lui-même à une véritable "auto-exploitation", s'astreignant à des conditions de travail et d'existence particulièrement dures, dans l'espoir de préserver son capital et son autonomie.

L'intérêt qu'il y a à s'attacher à ces phénomènes, c'est qu'ils concernent non pas seulement quelque agriculture "traditionnelle", qui serait le vestige archaïque d'un mode de production voué à disparaître, mais bien, en fait, la plus grande partie des activités des paysans, des artisans (et des petits commerçants) et aussi celles de nombreuses petites et moyennes entreprises (notamment en situation de sous-traitance). Et ceci n'est pas seulement la situation des pays sous-développés du "Tiers-Monde", c'est aussi celle de nombreux secteurs des pays industriels développés, notamment dans les régions considérées comme "attardées" et qui sont en réalité, elles aussi, l'objet d'une stratégie d'intégration au capitalisme, à l'échelle de la nation, sous des formes intensives de domination et d'exploitation qui conservent une grande importance pour le développement du capitalisme et qui s'appuient sur le rôle du système de transport. Mais ces situations ne se comprennent qu'en prêtant attention à certaines formes de partage de la plus-value, ou de transfert du "surplus" ou du "profit" vers la sphère de la circulation.

4.1.-1.2.3

e) La dialectique de ces processus d'intégration de plus en plus large et profonde de divers secteurs (et régions) dans le capitalisme fait apparaître le rôle prédominant que

prennent souvent des entreprises des secteurs qualifiés souvent de "tertiaires", spécialement des entreprises commerciales ou des entreprises financières : bien qu'elles ne participent pas directement à la production, elles réussissent à prélever et à accaparer des marges de profit élevées. Or il est intéressant de noter que ce phénomène se fait essentiellement par transfert au détriment des producteurs, dans le partage de la plus-value. C'est pourquoi, sans se préoccuper ici de la forme des marchés en ce qui concerne la vente au consommateur final, il faut observer dans toutes ses conséquences la position dominante que peut conférer le système de transport dans la circulation par rapport à la production.

4.1.-1.2.3.1

- C'est évidemment dans la commercialisation que cet effet de domination se manifeste le plus clairement, particulièrement vis-à-vis de tous les petits producteurs, dont la faible dimension et la trop grande dispersion constituent un handicap sur le marché. Le système de transport sous-tend ainsi tout un système de commerce dans lequel quelques firmes relativement importantes utilisent à fond les possibilités de centralisation que confèrent les techniques modernes de transport et de commercialisation, en exploitant tous les avantages de la rotation rapide du capital. Il leur suffit de s'assurer des débouchés suffisamment abondants et réguliers (du côté de l'utilisation industrielle aussi bien que dans la consommation finale), grâce à une position monopolistique, pour pouvoir, du côté de leurs fournisseurs (producteurs), organiser un domaine plus ou moins vaste dans lequel, grâce aux méthodes de transport et de commerce, elle s'assurent un taux de profit annuel particulièrement élevé. Cependant, il faut ici souligner que si celui-ci s'explique naturellement par la vitesse de rotation, il repose à l'origine sur un partage ("inégalitaire") de la plus-value avec le producteur, grâce au "pouvoir de monopole" (monopsonique) qu'assure le système de transport ; son orientation et son contrôle par de grandes firmes capitalistes leur permettent au moyen de la domination sur le marché d'organiser le drainage du surplus, en imposant aux producteurs de bas prix qui compriment leur revenu au minimum, et en les obligeant par là-même à adopter des méthodes "plus productives" (c'est-à-dire impliquant une meilleure utilisation - globale - de la force de travail du producteur par l'emploi de procédés techniques et mécaniques plus intensifs). On voit ainsi comment, pour "traditionnel" ("pré-capitaliste")

que semble le mode de production concerné, le système de transport le pousse à une telle "intégration" (subordination) dans le capitalisme qu'il s'en trouve profondément modifié dans ses bases mêmes : même si le propriétaire des moyens de production fournit lui-même (et pratiquement sans aide salariée) le travail productif, il recourt à tous les moyens de la technique capitaliste, non seulement dans la production, mais dans son financement : il est ainsi poussé à employer des procédés capitalistes, et ce d'autant plus que les techniques de commercialisation (financement) employées par ceux qui écoulent sa marchandise l'y incitent ou l'y obligent.

4.1.-1.2.3.2

- Il faudrait donc chercher aussi comment de leur côté les techniques de crédit et de financement contribuent à ces formes de la domination capitaliste qui s'exerce sur des secteurs productifs, notamment des petits producteurs individuels (ou aussi bien des petites et moyennes entreprises), permettant un prélèvement au profit du secteur financier qui se traduit généralement par une nouvelle source d'écrasement relatif du revenu du producteur (du fait même, par ailleurs, de son manque de pouvoir de négociation vis-à-vis du secteur commercial). Or, pour rester dans le cadre de l'influence du système de transport, il faut souligner que l'expansion et l'emprise du système de crédit notamment sur la petite production agricole/artisanales ont toujours et partout été étroitement liées à l'extension de la pénétration des réseaux de transports et de communications. L'isolement et la faible dimension des unités de production ne facilitent pas leur action et ne leur permettent pas aisément de se grouper et de s'organiser pour défendre leurs intérêts communs et obtenir les moyens de modernisation dans des conditions qui ne les soumettent pas à une domination capitaliste.

Plus précisément, ces petits producteurs sont amenés à des formes de perfectionnement et de financement de leurs moyens de production qui les exposent non seulement à un prélèvement maximum sur leurs profits éventuels, mais aussi à un rythme d'échelonnement et de renouvellement des prêts qui les met à la merci du capital financier. Or, le rôle du système de transport et de communications dans une telle évolution mériterait une étude approfondie : il accélère et favorise la centralisation des opérations de crédit et la concentration du capital financier, et par là-même l'extension de la domination effective du capital sur des secteurs (et des ré-

gions) de plus en plus divers et étendus. Dans ces conditions, la modernisation des moyens de production, l'accroissement de la productivité se font au prix d'une soumission de plus en plus complète aux exigences du capital, et d'une perte de l'initiative, de la responsabilité et de la liberté dans l'action productive qui assureraient l'indépendance de cette masse de petits producteurs. Mais dans le même temps leur soumission aux "lois du marché", c'est-à-dire aux conditions du marché national/mondial, selon les exigences de la lutte du capitalisme contre la baisse tendancielle du taux de profit, prive ces petits producteurs de tout pouvoir de négociation, de toute possibilité d'action directe et efficace sur la détermination des prix de leurs produits - du fait même qu'ils sont sans action sur tout le processus de commercialisation et sur l'ensemble de la sphère de la circulation. Seuls un regroupement et une organisation coopérative permettraient aux petits producteurs (paysans notamment) de résister aux pouvoirs de monopole dont ils sont l'objet, et de contrôler le système de crédit et le système de commerce notamment, - mais c'est justement une réalisation des plus difficiles dans l'environnement capitaliste... La compréhension de la totalité de cette dialectique et l'interprétation des situations qui en résultent ne peuvent se faire qu'en introduisant les contradictions au niveau de l'espace socio-économique où s'expliquent et se renforcent l'aggravation des contradictions sectorielles.

4.1,-2

§ 2 - TRANSPORT ET DIMENSION SPATIALE DU CAPITAL.

L'aperçu qui vient d'être donné sur les relations entre transport et contradictions sectorielles du capitalisme a permis de saisir comment, à travers des conditions de fonctionnement du capitalisme d'apparence très technico-économiques, ce sont toutes les contradictions socio-économiques caractéristiques de l'expansion capitaliste qui apparaissent comme fondamentales. En même temps, il est apparu que ces contradictions sectorielles ne prennent tout leur sens et toute leur extension que dans l'espace régional, national, mondial. Si l'on considère maintenant le cadre spatial de ces phénomènes, on se trouve amené à dépasser les problèmes d' "économie spatiale" que pose le rôle des transports pour rechercher les transformations des rapports sociaux qui se produisent de façon différente à travers l'espace d'une "région" à l'autre.

4.1.-2.1

A. Transport et structuration économique de l'espace.

4.1.-2.1.1

a) La structuration de l'espace, en tant qu'espace distinct d'une simple aire géographique naturelle, c'est-à-dire considérée du point de vue de la production et de l'articulation des divers éléments qui le déterminent, est fonction du mode de production. Elle dépend en définitive de l'organisation, de la distribution, du développement relatif des forces productives, en même temps que de la situation et de la transformation des rapports sociaux correspondants.

Ainsi, par exemple, la terre autour des châteaux et abbayes, les marchés et foires autour des centres-villes et des bourgs, aussi bien que les ateliers artisanaux ou manufacturiers caractérisaient l'organisation spatiale du mode de production féodal, puis celui des débuts du capitalisme concurrentiel (à un stade que l'on peut appeler "proto-capitaliste"). Tandis qu'avec le développement progressif du mode de production capitaliste, dès le stade de la grande industrie, les marchés se sont multipliés, renforcés, étendus d'un point à un autre du globe et reliés les uns aux autres, si lointains soient-ils dans l'espace, grâce au développement des moyens de transport. Cette structuration spatiale très poussée est spécifique du mode de production capitaliste et très différente de celle qui caractérisait "une société ayant pour pivot... la petite agriculture... l'économie domestique et les métiers de ville..", ou même de celle de la "période manufacturière" (6).

Cette comparaison très sommaire à travers les âges des diverses structurations de l'espace que le transport a contribué à réaliser, d'un mode de production à un autre, d'un stade de développement à un autre, permet de saisir rapidement à quel point l'espace est lié à toute la structure complexe du système économique et social par l'intermédiaire de tout un "système de transport" considéré dans son acception la plus large d'un point de vue socio-économique. On comprend que les conditions essentielles de fonctionnement et de développement du mode de production capitaliste aient modifié profondément le milieu où il s'insérait et s'étendait, pour l'adapter et finalement le soumettre aux exigences de l'économie et de la société, à chaque étape de leur transformation. L'espace se trouve ainsi constamment remodelé, restructuré en fonction de ces impératifs socio-économiques d'une époque, et ceci de façon particulièrement vive, profonde et accélérée à l'époque du

capitalisme moderne ; et c'est le transport qui est l'instrument privilégié et efficace de cette transformation. En même temps que le système de transport ainsi réalisé transmet cette pression du mode de production capitaliste sur l'espace, il traduit cette restructuration de l'espace qui en résulte : même sous sa seule forme matérielle, mais surtout dans toutes ses implications socio-économiques, le système de transport offre l'aspect le plus visible, la manifestation la plus compréhensible de la structure socio-économique de l'espace, notamment à chaque étape et dans chaque zone du développement capitaliste.

4.1.-2.1.2.

b) Cependant, l'espace, comme condition nécessaire pour le développement du capital, ne se manifeste pas seulement par une extension des marchés, au moyen du commerce extérieur, grâce à l'impulsion des transports. Cette dimension nécessaire de l'expansion capitaliste à travers le monde implique aussi, et surtout, un véritable changement de dimension, conduisant à une sorte de rétrécissement de l'espace : l'amélioration de la vitesse de rotation du capital productif, grâce au progrès technique et donc à la modernisation des transports, permet au capital de "briser l'espace au moyen du temps", c'est-à-dire en somme de raccourcir les distances séparant les différents éléments et les différentes étapes du procès de la reproduction.

On se rend compte que cette modification des "distances économiques" agit puissamment, et de façon différenciée, en certains moments du procès de production, dans certains secteurs de l'activité économique. C'est dire en définitive que se trouvent modifiées les conditions de travail et d'existence des diverses catégories socio-économiques concernées, en tant que producteurs et/ou en tant que consommateurs. Il ne s'agit donc pas d'une simple modification des déterminants de l'offre et de la demande, des conditions du marché, des facteurs de formation des coûts et des prix relatifs. Il s'agit en réalité de toute une structure nouvelle de l'économie (et de la société), profondément transformée - "révolutionnée" même - dans tout ce qui marque et influence à long terme la vie des groupes, des classes, aussi bien que celle des individus ; finalement, se trouve réalisée plus ou moins visiblement une véritable révolution du mode de production et de répartition et donc de l'ensemble des rapports sociaux dans le cadre spatial ainsi considéré.

Ainsi, par cette restructuration de l'ensemble spatial où s'exerce l'expansion capitaliste, le capital est-il mis en mesure de tirer en même temps profit de la distribution spatiale des forces productives, de l'écart entre leurs niveaux de développement ainsi que de la différence des rapports sociaux qui les sous-tendent. Et c'est dans l'utilisation (et l'accentuation le plus souvent) de ces différences, de ces contradictions, entre différentes régions d'une nation ou du monde qui se réalise par l'intermédiaire de tout le système de transport, que réside le véritable procès de l'extension progressive de la domination et de l'exploitation capitalistes à travers l'espace : toute une différenciation socio-économique entre régions s'accroît selon la loi du développement inégal. Mais ceci soulève dès lors tous les problèmes non plus seulement "économiques" mais sociaux et politiques des rapports de production, mettant en jeu l'ensemble des conditions, des formes et des conséquences de la pénétration du capitalisme au niveau de l'espace régional, - ce qui nécessitera une analyse plus détaillée.

4.1.-2.1.3

c) Il faut encore rappeler ici qu'expansion du capital productif et accélération de sa vitesse de rotation sont, entre autres, précisément des formes de manifestation des contradictions internes du capital particulièrement nettes et importantes en ce qui concerne le rôle qu'y jouent les transports.

En effet, la tendance du mode de production capitaliste est de réduire - voire détruire - toutes les entraves à l'échange, et donc tous les obstacles à l'élargissement du marché, tant au niveau local et régional qu'au niveau national et international. Or l'expansion spatiale du capital suppose des moyens modernes de transport capables de raccourcir toujours plus la distance économique grâce au gain de temps dans le procès de circulation tout particulièrement : car si celui-ci se déroule lentement (ou irrégulièrement), il constitue "une barrière à l'auto-valorisation du capital" (7), par l'accroissement du temps total de reproduction nécessaire, dans l'ensemble des cycles. L'amélioration des transports par tous les moyens, tous les progrès techniques permettant d'agir sur la rapidité aussi bien que sur la régularité, s'avère donc une condition de la conquête et de l'exploitation des marchés dans un espace sans cesse élargi et sans cesse rétréci. Ce qui fait resurgir dès lors la relation contradictoire entre une moder-

nisation des transports impliquant des investissements et des frais élevés et une expansion du capital exigeant des coûts de transports minima.

Par ailleurs, le gain de plus-value réalisé, ou l'accroissement du taux de profit possible, que procure l'amélioration des transports, si minime soit-il au départ, en un moment donné, c'est-à-dire au cours d'un cycle de production, va devenir en fin de compte d'autant plus important, décisif, qu'est importante la réduction du temps de sa reproduction ainsi permise : car en effet la multiplication du nombre de cycles de production (de rotation du capital productif) au cours d'une période donnée (une année) va multiplier d'autant ce gain de plus-value. En d'autres termes, l'accélération de la vitesse de rotation du capital productif implique une réduction de l'excédent du temps de production sur le temps de travail proprement dit. Et c'est cette transformation d'ensemble du processus de reproduction du capital, cette compression des cycles de production et de circulation, qui donne sa structure et son sens à l'emprise du capital sur l'espace. Elle met en même temps en lumière les principales contradictions qui marquent le développement capitaliste, tant au point de vue sectoriel qu'au point de vue spatial, à travers même le développement des transports pour essayer de les surmonter et de les déplacer.

Dès lors demeure fondamentale la question : comment, dans quelle mesure et dans quelles conditions, le capital tentera-t-il de surmonter ses contradictions par le déplacement de leurs effets ? A cet égard, le capital ne peut se passer du transport, en dépit de son incidence directe sur l'aggravation de certaines des contradictions essentielles, car seul il permet de réduire l'espace, de dominer un marché toujours plus vaste et plus dense. Mais la nécessité du transport, dans cette articulation capital-transport-espace, ne se manifeste et ne se réalise qu'à travers l'ensemble des rapports sociaux et au moyen des différentes instances (institutionnelles et politiques aussi bien que technologiques et économiques). Pour bien comprendre les aspects et les raisons de cette articulation complexe, il faut souligner les confrontations et les transformations des rapports sociaux en présence dans le vaste espace socio-économique ainsi couvert et concentré par l'action des transports.

4.1.-2.2

B. Transport et bouleversement spatial des rapports sociaux.

Il ne faudrait pas en effet, nous l'avons déjà noté, que l'aspect technique et économique sous lequel on peut habituellement assez aisément déchiffrer la structure de l'espace fasse oublier les réalités sociales plus fondamentales qui la caractérisent ou la déterminent, et qui lui donnent sa signification humaine véritable : car cette structure n'est en définitive que l'aboutissement - toujours remis en question - de luttes sociales profondes, d'affrontements entre diverses catégories socio-économiques, dont la domination des unes sur les autres est le vrai moyen de tirer profit des rapports de production et d'échange qui s'établissent ainsi, grâce aux transports, à travers l'espace, d'un groupe social sur un autre. Une analyse approfondie de ces confrontations socio-économiques implique l'utilisation d'une problématique appropriée - qu'il suffise ici d'en montrer d'abord la nécessité en soulignant combien peut se différencier d'une région à l'autre (selon le rapport de domination qui s'établit) la situation des principales classes sociales, à l'époque contemporaine du capitalisme. (On se référera plus particulièrement bien qu'implicitement - sans préciser les aspects - à l'évolution de l'Aquitaine dans le capitalisme français, depuis le début du XIXème siècle, qui a fait l'objet d'une recherche historique pour préciser les corrélations avec la révolution des transports, étude publiée en chapitre préliminaire)

4.1.-2.2.1

a) Et d'abord ce qui a toujours le plus frappé les observateurs, même si une analyse approfondie n'en a pas souvent été faite, c'est la différenciation dans la position des bourgeoisies, et particulièrement du point de vue de l'importance relative de leur influence. Le transport a toujours véhiculé, avec l'expansion commerciale, la puissance économique et la domination politique ; de sorte que le développement des transports à travers l'espace, d'une région à l'autre, d'un pays à l'autre, se traduit, sous de multiples formes, par la subordination relative, plus ou moins rapide et profonde, de la bourgeoisie d'une région "périphérique" par rapport à la bourgeoisie "centrale" qui étend son pouvoir. Une lutte ouverte ou sourde pour le pouvoir, et spécialement pour le contrôle du marché, sur le plan local/régional comme sur le plan national/international, marque généralement une période d'af-

frontement, au terme de laquelle l'une des fractions doit reconnaître l'hégémonie de l'autre, et se confiner dans un domaine limité géographiquement et sectoriellement, ou/et consentir des alliances dans lesquelles elle a un rôle secondaire ou perd son particularisme.

L'important cependant n'est pas dans les diverses péripéties politiques de cette lutte pour le pouvoir, ni même dans les phases de la compétition pour la maîtrise des marchés, l'essentiel se trouve dans les répercussions sur la reproduction élargie par l'accumulation du capital. C'est autour de ce procès vital du capitalisme que se déroulent les luttes les plus décisives, même si l'importance véritable des éléments et des enjeux n'en est pas toujours claire aux yeux des protagonistes eux-mêmes. Car ce qui importe en définitive dans le capitalisme, c'est la possibilité de créer et de prélever une plus-value d'un taux élevé et stable dans des opérations continues de reproduction sans cesse "élargie" et toujours plus "productive", grâce à la dynamique de l'accumulation du capital...

Or l'on voit généralement (par exemple en Aquitaine) la bourgeoisie locale/régionale, au cours de son affrontement avec le grand capital national et/ou étranger, qui se marque par le déclin progressif de sa puissance, s'attacher à ce qui lui paraissait la source de la richesse, les opérations de commerce, sans se préoccuper de leur base, les opérations de production. Et, se fiant ainsi à ses traditions, elle néglige ce qui fait la force du grand capitalisme moderne. Les profits réalisés sont réinvestis dans le commerce et les transports, ou utilisés à des dépenses somptuaires, tandis que la production régionale ne se développe que lentement, selon ses méthodes et son rythme archaïques, dans une structure de type pré-capitaliste (notamment dans l'agriculture) ou selon des formes que l'on peut qualifier de proto-capitalistes (petite entreprise familiale dans l'industrie). Toutes ces sources de production non seulement ne peuvent procurer que des flux de produits peu extensibles, mais n'ont qu'une productivité faible, de sorte que le taux de plus-value qu'elles peuvent dégager est sans commune mesure avec celui de la production capitaliste en grand qui se développe ailleurs (surtout compte tenu de l'accélération considérable du rythme de la production). L'habileté dans l'échange et même la maîtrise du marché qui ont pu assurer la prospérité d'une bourgeoisie locale

commerçante notamment dans le grand commerce maritime et colonial ne permet pas de soutenir une telle confrontation avec la nouvelle puissance du capital: le déclin qui s'amorce et s'accroît ainsi ne peut être tempéré que par l'acceptation d'un rôle "subordonné" dans la hiérarchie de la classe dominante (par exemple dans quelque alliance en vue d'un enjeu nouveau et plus vaste). En effet si le maintien ou la reconversion dans des activités de transit peut donner l'impression que la prospérité continue, ses bases mêmes sont sapées, dans la transformation profonde de toute l'activité productive qui la soutenait.

De fait, au travers même des nouvelles dimensions, des nouvelles formes et des nouveaux objets des activités que véhiculent le transport et le commerce, et dont paraît bénéficier la région considérée, on voit s'introduire une domination progressive du marché, et de l'économie tout entière, par la production capitaliste à haute productivité et à bas prix (et à taux de plus-value élevés), venue des régions plus développées: ceci aboutit, sinon toujours à éliminer rapidement les productions locales traditionnelles, du moins à en changer profondément les conditions, la nature même, en les soumettant étroitement à des effets de domination, à des formes d'exploitation qui ont de profondes répercussions sociales. Ce déferlement de la puissance capitaliste, sous toutes ses formes, et son effet d'érosion, concernent naturellement toutes les entreprises de production industrielle qui pouvaient avoir une certaine importance dans le régime ancien (de type "proto-capitaliste"); leur lutte pour se maintenir se heurte à la pénétration des transports modernes plus qu'elle n'en bénéficie, et elle ne peut avoir que trois issues: - ou leur élimination pure et simple, plus ou moins rapide, devant leurs concurrentes (extérieures) mieux placées, - ou leur maintien dans un créneau étroit, (sectoriel ou régional) le plus souvent sous quelque forme de sous-traitance, - ou leur reconversion et leur intégration complète, dans une concentration capitaliste à l'échelle nationale ou internationale - mais qui risque de conduire aussi à leur disparition au gré d'un centre de calcul et décision extérieur. On comprend que de telles formes de "développement" ne méritent pas seulement de retenir l'attention du point de vue des rapports entre diver

ses fractions de la bourgeoisie, sur le plan spatial en même temps que sectoriel, car elles ont des répercussions extrêmement sérieuses et profondes dans toutes les couches de la population laborieuse.

4.1.2.2.2

b) La classe paysanne, en second lieu, se trouve en effet très directement frappée par les répercussions socio-économiques de cette pénétration capitaliste dans l'économie rurale qu'organise le système de transport, introduisant des distorsions spatiales et des mouvements sociaux d'une importance fondamentale. Jusqu'à la révolution du transport par le chemin de fer, on peut considérer que prédominait un mode de production caractérisé par une économie marchande simple (se superposant à une économie de subsistance, d'auto-consommation agricole), fondée sur un marché local et éventuellement un marché inter-régional et international reposant directement sur l'échange: seules les marchandises se déplacent, et s'échangent dans la mesure de leur spécificité et de l'avantage comparatif de leurs coûts de production, déterminés par l'immobilité des facteurs, le capital comme le travail.

Le chemin de fer introduit de profondes transformations dans les courants traditionnels et dans leur équilibre, - particulièrement dans tout le bassin aquitain, dont Bordeaux drainait le surplus vers l'Outre-Mer-. Les transports rapides et faciles soumettent les productions traditionnelles à une large concurrence et poussent à des spécialisations exclusivement tournées vers les marchés extérieurs à la région afin de maintenir une exportation de la production possible excédant les besoins locaux. Mais la production agricole, traditionnelle aussi bien que nouvelle, ainsi exposée sur le marché national et international, obligée de se déterminer en fonction de valeurs fixées de plus en plus au niveau mondial, ne peut se maintenir (en se modifiant) qu'à travers de profondes transformations des structures socio-économiques du monde de l'agriculture. L'exode rural et l'intégration brutale de la paysannerie dans le capitalisme ne seront enrayés, à la fin du XIX^{ème} siècle, que par des mesures spécifiques de protection et d'intervention qui freineront cette érosion au niveau mondial. Néanmoins la petite production paysanne, dans tout le Midi se trouve de plus en plus directement soumise, au moins sur le plan national, à la domination capitaliste, plus précisément dans toute la mesure.

où la pression ainsi exercée ne s'arrête plus à "l'échange", mais atteint "le capital".

Autrement dit au lieu de se borner à occuper et renforcer la position monopolistique que le système de transport assurait sur les marchés d'écoulement des produits agricoles, c'est sur les conditions mêmes de la production, sur les investissements, que le capitalisme monopoliste se met à agir à partir du début XX^{ème} siècle, de plus en plus fortement à mesure des possibilités scientifiques et techniques nouvelles qui s'offrent dans tous les domaines. Les bouleversements ainsi introduits vont réagir même sur les productions et activités destinées à l'auto-consommation, conduisant rapidement (à partir de 1950) jusqu'à leur élimination; notamment pour tout ce qui touche à la "consommation productive", c'est à dire à la fourniture des moyens de production (engrais, semences, matériels, etc..).

Avec les nouvelles méthodes de production, les nouveaux modes de transports et de communications amplifient et achèvent rapidement le processus d'intégration - subordination entamé et poursuivi (lentement) depuis plus d'un siècle, en développant toutes les conditions d'un échange inégal et d'un développement inégal dans ces régions "périphériques". Dans ce régime, le mode de production paysan (petit propriétaire exploitant) est conservé, -précisément parce que d'une part il permet de maintenir un bas niveau de rémunération de la force de travail (sous la forme d'une compression des revenus agricoles non seulement du fait du resserrement de l'écart prix de revient-prix de vente mais aussi en raison de l'intensification de l'effort, de la qualification du travail, de l'accroissement du travail non-payé dans une véritable "auto-exploitation" du producteur), tandis que, d'autre part dans le même temps se développe une technologie avancée, très capitaliste à laquelle le producteur est ainsi assuré indirectement, d'un côté, pendant que, d'un autre côté, le capital commercial profite également des transports, de la monopolisation et de l'action de l'Etat pour imposer de bas prix à la production agricole. Situation explosive à la longue, politiquement comme économiquement, du fait de l'absence de limite à cette pression (car elle ne s'exerce pas sur des "salaires"), de l'absence de recours pour les victimes (car ce sont des travailleurs "indépendants"), et de la perte de pouvoir politi-

que de la paysannerie (par la diminution de sa masse relative, et l'accroissement de la puissance des groupes monopolistes dans les autres secteurs), aussi bien qu'en raison de l'absence de quelque "pouvoir régional" compensateur.

4.1.-2.2.3

c) De tels bouleversements socio-économiques au niveau des classes possédantes (bourgeoisie ou paysannerie) ne sont pas restés sans provoquer de profondes perturbations dans les classes salariées. Le déclin des bourgeoisies locales a significé faillite, chômage et donc départ vers les centres industriels modernes à la recherche de travail, en ce qui concerne les ouvriers, techniciens et cadres ainsi frappés par la disparition des entreprises provinciales. L'exode rural proprement dit signifie tout à la fois paupérisation (des anciens propriétaires-cultivateurs), expatriation et prolétariation généralement au plus bas niveau, celui du sous-prolétariat (non qualifié et non stabilisé dans un emploi productif).

L'importance de ces phénomènes est considérable au point de vue de la restructuration de l'espace, et surtout par tout ce qu'elle implique au niveau social et humain, qui donne sa véritable signification au concept de "sous-développement". Ce qu'il faut souligner ici, c'est d'une part l'action puissante et continue du capitalisme contemporain (impérialisme) dans ce sens, dans toute région ayant ainsi quelque caractère "périphérique" par rapport aux centres de domination et d'exploitation (industriels, financiers, commerciaux), et d'autre part le rôle décisif que joue le transport dans l'ampleur prise par de tels bouleversements, qui permettent de contrecarrer la baisse tendancielle du taux de profit.

Il y a là un sujet particulier, d'une telle ampleur, concernant la relation entre transport et mobilité de la force de travail dans l'espace national ou international, qu'une étude spéciale devra lui être consacrée, qui ne peut même pas être esquissée ici. On doit simplement souligner les aspects complexes et les mouvements contradictoires que comportent tous ces phénomènes de déplacement de la population, "main d'oeuvre", "techniciens" et "cadres". Ceci requiert une analyse dialectique et socio-économique solidement fondée sur une interprétation fondamentale des conditions de fonctionnement et de développement du Capitalisme à l'heure actuelle, et particulièrement nuancée par la prise en considération des diverses tendances

du développement du Capitalisme, et du mouvement social ainsi que de l'évolution politique et des transformations idéologiques dans les Sociétés contemporaines...

Il faut finalement noter qu'à son stade actuel, monopoliste et interventionniste, le Capitalisme peut aussi bien pousser à une migration de main d'oeuvre vers les centres industrialisés, pour les approvisionner en réserves de force de travail à bas niveau de rémunération, que favoriser une exportation de capital (spécialement sous forme de matériels de production de technologie avancée) pour employer sur place une main d'oeuvre surabondante et bénéficier de multiples avantages (accordés notamment par les pouvoirs publics intéressés) contribuant à relever le taux de profit. Cette méthode paraît satisfaire le besoin de développement revendiqué par les régions ou pays dominés, tout en préservant la suprématie du grand capital, dès l'instant qu'elle permet tout à la fois d'étendre et d'approfondir la dépendance à la périphérie (grâce aux modèles importés de production et de consommation) et de maintenir la croissance au centre (par le développement continu des industries de biens de production et d'une technologie avancée)... On aperçoit par là combien ~~com~~ complexe peut être l'étude de la corrélation entre "développement des transports" et "développement régional". Elle nécessite plus de précision et de méthode dans l'analyse de ces structures socio-économiques nationales et régionales auxquelles il est fait constamment allusion.

On comprend en effet que les aspects contradictoires du développement capitaliste se relient aux caractéristiques du développement des transports, tant au niveau sectoriel qu'au point de vue spatial. Or, en dépit de ces contradictions, ainsi renforcées en même temps que repoussées, le capital ne peut pas se passer du transport. Dès lors demeure l'importance de la question posée plus haut: comment et dans quelle mesure le capital peut-il tenter de surmonter ses contradictions en les déplaçant, ou plutôt en en repoussant plus loin l'indigence? Pour élucider ce problème il faut le poser dans l'ensemble de la formation économique et sociale capitaliste, à son stade actuel de développement; car, comme l'écrit A. JUILLET: "ce qui, du point de vue de l'économie politique, caractérise un "stade" dans l'évolution d'un mode de production, c'est la façon dont les plus puissants bénéficiaires parviennent à ré-

sorber, du moins à leur profit, les contradictions inhérentes au degré de développement des forces productives qui leur a conféré leur position dominante."(8). D'ailleurs, la nécessité des transports dans l'articulation capital-transport-espace se manifeste, elle aussi, avant tout à travers ces formations sociales, par l'insertion particulière des hommes (place, fonction...) dans les différentes instances (économique, politique, idéologique, institutionnelle...) dans l'ensemble de la société. Ceci nous amène à faire d'abord un détour théorique -mais indispensable- sur la notion de formation économique et sociale pour ensuite pouvoir bien y situer la "stratégie" du capital quant au déplacement de l'incidence de ses contradictions internes en liaison avec les transports.

4.2 Section 2 - RESTRUCTURATION DE L'ESPACE REGIONAL ET DEVELOPEMENT DES TRANSPORTS: UNE PROBLEMATIQUE SOCIO-ECONOMIQUE.

Les transports en tant que facteur de croissance économique et d'accumulation du capital par l'accroissement de la production, l'expansion du marché, la division spatiale et sociale du travail, etc..., jouent de ce fait-même un rôle essentiel dans la restructuration spatiale qu'implique le développement du capitalisme. Ainsi, l'activité des transports permet l'exploitation "intensive" et "extensive" des différences (sectorielles et spatiales) du niveau de développement des forces productives au sein d'une même formation sociale. Dans le cas général de l'expansion du marché par exemple, le commerce extérieur reçoit une impulsion fondamentale des transports, et tout le système de commerce se modifie en même temps que le système de transport, de sorte que les effets s'étendent à l'ensemble des transformations socio-économiques.

C'est ce que Marx soulignait déjà en son temps lorsqu'il écrivait: "En général, le développement du commerce extérieur a reçu naturellement une immense impulsion des chemins de fer, mais il a augmenté la misère des masses dans les pays qui exportent principalement les matières premières. Non seulement les nouvelles dettes contractées en faveur des chemins de fer par les gouvernements ont accru le fardeau des impôts qui pèse sur les masses, mais, de surcroît, à partir du moment où toute la production locale pouvait être convertie en or

"cosmopolite", de nombreux articles autrefois invendables en grande quantité, donc bon marché - par exemple les fruits, le vin, le poisson, la venaison, etc... - sont devenus chers et ont été soustraits à la consommation des masses. La production elle-même - je veux dire la nature particulière du produit qui, autrefois, était directement adaptée à sa consommation sur place - s'est vue transformer en fonction de ses plus ou moins grandes possibilités d'exportation. Ainsi par exemple, dans le Schleswig-Holstein, l'exportation du bétail étant plus profitable, la terre arable a été convertie en pâturages, mais en même temps la population agricole a été expulsée. Toutes transformations en vérité fort utiles aux grands propriétaires fonciers, aux usuriers, aux marchands, aux compagnies ferroviaires, aux banquiers, etc..., mais combien préjudiciables au vrai producteur! (9).

L'utilisation et l'interprétation de ces analyses pénétrantes de MARX, en les transposant dans le capitalisme contemporain nécessitent, on le voit, une approche très largement socio-économique des situations et des évolutions ici soulignées, et ceci n'est possible que sur la base d'une conception compréhensive de la complexité structurelle de la formation économique de la Société et des transformations qu'y déclenche le développement des transports. C'est pourquoi il convient de procéder progressivement dans une telle approche, en deux étapes: d'abord montrer comment est constituée, sur le plan national et au niveau régional, la formation économique et sociale à l'intérieur de laquelle le transport va être utilisé comme instrument de déplacement des effets des contradictions, pour ensuite faire mieux apparaître les principaux moyens de la restructuration de l'espace ainsi déclenchée par le développement des transports.

4.2.-1

§ 1.- TRANSPORT ET PROCES DE DEPLACEMENT DES CONTRA-
DICTIONS DU CAPITAL AU SEIN D'UNE FORMATION
ECONOMIQUE ET SOCIALE.

Pour comprendre le véritable rôle des transports dans la structuration socio-économique de l'espace, et la signification du déplacement des contradictions, ou de leur incidence, d'une région à l'autre, il faut d'abord rappeler, au moins très sommairement, la complexité structurelle et spatiale d'une formation économique et sociale, aussi bien au plan national qu'

au niveau régional (laissant de côté ici les aspects international et mondial, dont l'analyse au demeurant serait fort comparable).

4.2.-1.1.

1°- COMPLEXITE STRUCTURELLE ET SPATIALE DES ELEMENTS
D'UNE FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE.

A. Articulation au niveau national des modes de production et des superstructures dans une formation économique et sociale considérée dans son ensemble complexe.

La notion de formation économique et sociale s'étend au système tout entier de la production et de la reproduction sociale dans l'espace et dans le temps. Il s'agit donc non pas tant d'un concept abstrait que d'une formation historique, constituée par une articulation particulière entre "systèmes généraux de rapports sociaux" qui se développent à un moment donné de l'histoire de la ou des sociétés considérées^{*}. En d'autres termes, une formation économique et sociale est une combinaison complexe de plusieurs modes de production s'articulant les uns aux autres autour d'un mode de production dominant.⁽¹⁰⁾ La complexité de l'articulation entre différents modes de production dans une formation économique et sociale donnée est telle qu'il serait erroné d'isoler (mécaniquement) et d'analyser chaque mode à l'état pur, alors que les uns et les autres apparaissent déformés du fait même qu'ils suivent dans l'ensemble le sillage du mode de production dominant. Dans ce cadre conceptuel, l'élément économique (ou la structure) apparaît comme déterminant au sein d'une formation économique et sociale par rapport à la genèse, au développement et à la transformation de celle-ci. Cependant, cette base - socio-économique - est interconnectée à la superstructure que constitue le niveau politico-idéologique et la conditionne⁽¹¹⁾.

Dans une formation capitaliste par exemple, l'articu-

* Celles-ci pouvant être considérées dans un cadre plus ou moins large comme une nation, ou groupe de nations ou une partie du monde, voire, à certaines époques, sous certaines conditions et avec certaines réserves, le monde entier.

lation s'effectue d'une manière conflictuelle et réciproque autour du mode de production capitaliste dominant (caractérisé fondamentalement par un rapport social capital/travail déterminant une forme d'organisation technique correspondant à la grande industrie), à côté duquel subsistent des modes de production "précapitalistes" ou "protocapitalistes", mais intégrés, imprégnés par les rapports d'échange et les techniques capitalistes, sans toutefois comporter la grande différenciation entre le capital et le travail (propriétaire et travailleur étant souvent confondus en une même personne).

Quant à l'interconnexion entre la structure et la superstructure, elle se fait essentiellement par l'intervention de l'Etat qui, par sa production et manifestation d'antagonismes de classes insconciliables (contrairement à son apparence ambiguë de neutralité, d'extériorité et d'immanence), sert objectivement les intérêts de la classe dominante (ici la bourgeoisie) au service de laquelle il met ses appareils politico-idéologiques. Or, la fonction de la formation économique et sociale est de produire les moyens et conditions nécessaires à la satisfaction des besoins sociaux (des classes et des groupes intermédiaires qui la composent) et à la reproduction de sa propre structure socio-économique. Dans ce contexte, et à ce niveau précis, il faut et l'en peut situer d'une part le rôle effectif de l'intervention de l'Etat, et saisir d'autre part le rôle historique des transports, depuis les routes des Royaumes et Empires jusqu'aux voies maritimes, ferroviaires, aériennes les plus modernes du stade monopoliste du capitalisme; on peut l'analyser comme un moyen d'accélérer la division sociale et spatiale du travail, de favoriser "l'intégration" économique et sociale au capitalisme de nouveaux secteurs et de nouveaux espaces.

4.2.-1.1.2

H.- Formation Economique et Sociale et région

De ce point de vue, la notion de formation économique et sociale ainsi dégagée s'applique à la région comme champ spatial particulier de rapports sociaux de production et d'action spécifique de l'Etat et du Transport. Loin donc d'être une donnée générique naturelle ou administrative, c'est à dire de constituer un simple plan spatial sur lequel se déroulerait l'activité socio-économique, "l'espace régional" est une par-

tie intégrante, (et "intégrée"), de la formation économique et sociale nationale. Cet espace socio-économique régional comporte cependant quelques spécificités quant à la survivance d'autres modes de production (distincts du mode dominant) et des rapports sociaux qui les caractérisent. Mais du fait de leur intégration à l'ensemble du système économique, ces spécificités régionales dans leur essence sont à référer au mode de production dominant qui, à un moment historique donné de la formation sociale provoque tout une restructuration socio-économique de l'espace régional. Or, dans le système Capitaliste, dont l'une des caractéristiques est de ne pouvoir se préserver qu'en se développant, la structuration/restructuration spatiale apparaît précisément d'autant plus impérative qu'elle est liée à l'existence même du capitalisme et que, dans ce cadre, les transports y participent activement (expansion du capital, multiplication de sa vitesse d'évolution, etc...). Dans ce contexte, la formation économique capitaliste doit être analysée au niveau régional du point de vue surtout des différentes formes d'intégration capitaliste - par conservation, déstructuration ou transformation - des structures socio-économiques de la région, avec les articulations/désarticulations que cela implique par rapport à l'ensemble du système économique, tout en essayant d'y dégager à la fois le rôle et la place des transports.

Ainsi par exemple, l'espace aquitain se présente comme la combinaison d'au moins trois grandes structures distinctes de modes de production.

4.2.-1.1.2.1

1) La première structure est celle d'un mode de production d'allure "précapitaliste" représenté essentiellement par la petite production paysanne (et aussi bien artisanale et commerciale). Elle demeure encore représentative d'un "ancien régime économique" quelque peu en marge du mode de production capitaliste contemporain quant à la différenciation capital/travail et à la forme techno-organisationnelle (machines de haute technicité, automatisation, etc...). Cependant, elle est fortement intégrée au système capitaliste moderne par la production marchande et les rapports d'échange. Nous avons vu ci-dessus comment le capital trouve dans cette structure un débouché d'exploitation directe (permettant une ponction de plus-value sur une main d'oeuvre bon marché) ou indirecte (reposant essentiellement sur un transfert de surplus).

4.2.-1.1.2.2

2) La seconde structure caractérise un mode de production "protocapitaliste" correspondant aux premières formes du capitalisme (de petites entreprises industrielles et surtout commerciales). Elle regroupe divers types de "capitalistes marchands" s'occupant principalement du grand négoce maritime et colonial (vins, bois, résines et autres produits de la forêt landaise...), tenu en l'occurrence par la bourgeoisie bordelaise, dont la stratification assez complexe est à référer aux héritages de l'histoire de l'Aquitaine et aux orientations très marquées du commerce du vin. Ce "capitalisme marchand" jadis prospère en Aquitaine a été, avec la bourgeoisie bordelaise, fortement secoué dès le premier quart du XX^{ème} siècle par les crises, les guerres impérialistes et les bouleversements socio-politiques dans les colonies. Mais il a été surtout pris de vitesse, compte tenu de son "immobilisme" relatif (12) par le développement rapide du système capitaliste et par la modernisation conjointe des moyens de transport.

Dans cette même structure "proto/capitaliste", il faut ranger le "petit" capitalisme industriel et financier" étroitement lié au "capitalisme marchand", bien qu'il en soit distinct. Ce type correspond aux entreprises disséminées dans la région, s'efforçant de maintenir quelque tradition industrielle et qui sont de plus en plus écrasées sous le poids de la pénétration croissante du capitalisme monopoliste ou sont alors intégrées, renouvelées puis assimilées entièrement par lui.

4.2.-1.1.2.3

3) Enfin, la troisième structure celle du "capitalisme moderne" ou "monopoliste d'Etat", est caractérisée par sa concentration au niveau de la métropole nationale sous l'égide de quelques grandes firmes nationales et transnationales. La particularité de cette structure est marquée en Aquitaine par :

- la présence de quelques activités d'industries modernes (par exemple: gaz de Lacq à Pau, Ford à Blanquefort, Dassault à Mérignac, etc...), sans impact structurel décisif en tant que "pôles de développement" intégrés à la région.

- les flux économiques d'une force centripète (pénétiation et transfert du surplus, exode rural, déséquilibre de la balance migratoire, concentration des activités, etc...), dont les répercussions deviennent profondes et atteignent parfois des proportions inquiétantes.

C'est dans ce contexte, et suivant l'évolution des transports, qu'il faut resituer l'action de l'Etat au niveau régional par rapport à la restructuration nécessaire et conforme à la logique du capital.

Sur la base d'une telle analyse des structures socio-économiques et de leur articulation au plan national et au niveau régional, nous pouvons maintenant plus utilement examiner le rôle des transports dans les efforts pour déplacer l'incidence spatiale des contradictions au développement capitaliste.

4.2.-1.2

2°- DEPLACEMENT DES EFFETS DES CONTRADICTIONS AU SEIN
DE LA FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

4.2.-1.2.1

A. Formation Economique et sociale et intervention de l'Etat
dans le capital transport.

4.2.-1.2.1.1.

Le déplacement des contradictions internes du capital que nous analysons plus haut vise à assurer au capital dévalorisé - et c'est aussi le cas du capital transport - sa part de profit, dont il commençait à ne plus bénéficier dans la sphère de la péréquation (parce qu'il ne pouvait, pour des raisons déjà évoquées, "payer sa propre valeur d'échange" c'est à dire réaliser le travail et le surtravail vivants ou matérialisés en lui). Mais pour ce faire, l'on sait aussi que dans les transports, entre autres, "un capital doit être disponible en quantité et il doit se contenter de rapporter un intérêt... et non un profit, car il n'est pas indispensable qu'il donne plus qu'un intérêt" (13). Cette condition était réalisée au IXIème siècle et même (aux Etats-Unis) jusqu'à la crise des années trente, au profit des grands monopoles du rail, grâce à la masse des capitaux privés financiers (sous forme d'actions et d'obligations aux taux d'intérêt peu élevés); elle ne l'est plus au stade monopoliste du capitalisme. Or, à ce stade, la dévalorisation du capital transport par exemple est sans cesse croissante, justifiant plus ou moins le recul du capitalisme industriel ou commerçant à le prendre directement en charge. Et comme l'on ne peut "liquider" ce capital, eu égard à la nécessité sociale des transports, l'Etat, face à ce rapport de forces contradictoires au sein du capital et compte tenu de sa mission de coordination des intérêts de la classe dominante, intervient alors pour assumer la nouvelle forme du financement (de l'essentiel des transports) au moyen des capitaux publics.

4.2.-1.2.1.2

Cette action d'encadrement objectif du grand capital privé par l'Etat sous divers aspects se fait fort justement aux deux niveaux de la formation économique et sociale (base et superstructure) dont nous avons déjà montré l'interconnexion particulière en ce domaine.

A la "base" de la formation économique et sociale, c'est à dire dans la structure même du capital en tant que mode de production, l'action de l'Etat se traduit essentiellement par:

- l'apport du capital public frais exigeant un taux d'intérêt réduit (ou nul, voire négatif) faisant éviter au capital monopoliste privé des "faux frais" de transport ou de circulation. Ce capital public apparaît tantôt comme "de pointe": c'est le cas de certaines sociétés mixtes ou/et compagnies maritimes (Transatlantique), tantôt comme "de relais": par le financement public de certains investissements initiaux, tel le cas des infrastructures ferroviaires ou/et portuaires (Dunkerque);

* la prise en charge indirecte, soit par le jeu de la budgétisation consistant notamment à transférer aux collectivités locales le financement, par la garantie des emprunts, ou encore par les subventions et commandes publiques massives (Dassault);

- la rentabilisation différentielle, par le biais de la privatisation/dénationalisation (quelques services de la SNCF) ou/et de la tarification/allocation aux coûts...

Sur le plan "superstructurel", cette action de l'Etat est soutenue par ce qu'on peut appeler le discours politico-idéologique. En effet, le financement public - outre certaines formes de crédit - a sa source fondamentale dans le prélèvement sur les revenus des contribuables (impôts, cotisations, épargnes, etc...) (14). Il faut alors le faire "supporter" - c'est le rôle du discours - en montrant le (seul) caractère de soutien socialement nécessaire et non pas celui (surtout) d'immixtion dans les rapports sociaux que constitue cette intervention de l'Etat. Ce qui, tout en servant de support au déplacement des effets des contradictions internes au capital par la restructuration de celui-ci démontre également fort bien le rôle d'encadrement du capital privé dévalorisé ou en voie de l'être qu'assume l'Etat au sein de la formation économique

et sociale capitaliste au stade monopoliste (cas français).

Mais pour mieux saisir encore l'intervention de l'Etat, à laquelle l'on ajoutera plus loin l'action conjointe des monopoles, nous allons la situer - en tant qu'elle varie en fonction du degré de développement des forces productrices - au niveau régional à travers la relation entre la formation économique et sociale et la région.

4.2.-1.2.2

B. Région et action de l'Etat dans les transports.

La spécificité socio-économique de l'espace régional et l'accentuation des contradictions que l'on peut y trouver, donnent toute leur signification au développement des transports et à l'intervention de l'Etat à l'époque capitaliste, pour faciliter l'expansion du grand capital et l'intégration de la région. Il n'est possible ici, pour le moment, que de suggérer les lignes directrices de cette action; l'exemple de l'Aquitaine est assez significatif à cet égard.

C'est ainsi qu'historiquement, les transports ont constitué en Aquitaine, par exemple dans le passé, la base de l'impulsion remarquable du commerce intérieur et extérieur à partir du port de Bordeaux et sous le contrôle de la bourgeoisie marchande du XVIIème au XIXème et jusqu'au début du XXème siècle). Les premières formes de financement alors rentables étaient prises en charge par l'oligarchie financière (institutions privées) et accessoirement par les collectivités publiques. Mais dès les années 1850 - 1860, la concession de certains réseaux de voies navigables n'étant déjà plus rentable, l'Etat a dû intervenir pour racheter ces réseaux sous la pression des groupes privés utilisateurs ou/et concessionnaires. Néanmoins, la rentabilisation différentielle opérée a laissé encore pendant longtemps l'essentiel des transports, maritimes et ferroviaires notamment, aux mains des groupes privés, regroupés et représentés le plus souvent en Aquitaine par la Chambre de Commerce, et aidés par l'Etat dans les seuls cas de grands travaux d'aménagement et d'infrastructure de transports.

Au stade monopoliste du capitalisme, avec le développement des forces productives, la concurrence (nationale et internationale) anarchique, la modernisation et l'accroissement du capital fixe dans les équipements relatifs aux transports ont conduit à l'inversion de la tendance. D'un côté les

grands monopoles se désengagent des investissements traditionnels en matière de transports; - de même et plus encore de la bourgeoisie marchande bordelaise, dont le déclin s'affirmait de plus en plus, car elle s'adaptait mal au "capitalisme moderne" (15). De l'autre côté on revanche, l'Etat intervient dans la restructuration du grand capital privé, soit pour le relayer (prise en charge de l'infrastructure), ou pour l'appuyer (sociétés mixtes: Messageries et Compagnie Transatlantique), soit alors pour assumer le financement total des investissements de transport (nationalisation: SNCF).

Mais à la restructuration du capital par le développement des transports, s'ajoute la restructuration spatiale comme autre moyen du même déplacement des effets des contradictions du capitalisme. Quelle en est la problématique au niveau régional, avec la pénétration sans cesse croissante du mode de production capitaliste sous diverses formes: distribution des forces productives, destruction, substitution ou maintien avec intégration et domination des autres modes de production ?

4.2.-2

§ 2.- TRANSPORT ET PROCÉDES DE RESTRUCTURATION DE
L'ESPACE AU NIVEAU REGIONAL.

Sur la base de l'analyse qui vient d'être sommairement rappelée, on pénètre mieux l'importance et l'actualité des observations de K. MARX sur les aspects et les effets de la restructuration de l'espace par le capital. On comprend que les conséquences en soient subies essentiellement par les populations laborieuses des régions (ou des nations) ainsi soumises au bouleversement en profondeur de leurs conditions sociales de production, qui se traduit par une nouvelle structuration d'ensemble de leur espace dans toutes ses dimensions socio-économiques, dans une transformation globale (et aussi bien socio-politique) qui se manifeste à la longue par ce que l'on peut considérer comme un "procès de sous-développement". Toute cette restructuration peut s'observer et s'analyser à travers la redistribution des forces productives et un transfert du surplus, sous l'action conjuguée de l'Etat et des monopoles.

4.2.-2.1

1°- LA REDISTRIBUTION DES FORCES PRODUCTIVES ET NOTAMMENT
DE LA FORCE DE TRAVAIL, DANS L'ESPACE REGIONAL.

En effet, au stade monopoliste du capitalisme, le degré relatif de développement des forces productives varie très rapi-

dement d'une région à une autre, comme d'une époque à une autre, en dernier ressort en fonction des formes et de la force de pénétration capitaliste (mode de production, rapports sociaux...) dans l'espace régional considéré.

4.2.-2.1.1.

A. La redistribution de la force de travail

Le premier aspect de la restructuration spatiale en présence duquel l'on se trouve, est la redistribution des forces productives - la force de travail notamment. On sait, comme l'écrivait déjà K. MARX, qu'un grand rôle est joué dans tout procès de production par le déplacement" (spatial) " de l'objet du travail, ainsi que des moyens de travail et forces de travail nécessaires à cet effet" (16).

Ainsi au stade actuel du mode de production capitaliste, le besoin et la capacité du capital à concentrer inégalement les moyens de production sont en rapport direct avec la concentration inégale aussi de la force de travail, dont la particularité reste cependant une certaine immobilité en comparaison avec les autres moyens de production. Néanmoins, la mobilité relative de la force de travail s'opère soit directement à l'intérieur d'une même formation sociale par la "libération" de la main d'oeuvre agricole dirigée vers l'industrie, ou par un découpage drainant cette main-d'oeuvre en fonction de l'aménagement des moyens de consommation, soit alors indirectement par l'importation pure et simple de la force de travail étrangère - phénomène néocolonial bien connu du reste... Dans tous les cas, cette distribution spatiale des forces productives est à référer au développement logique du capital (formes de pénétration du mode de production capitaliste, accumulation inégale, etc...), dont le corollaire immédiat est la formation subséquente à l'échelle nationale (régions) et internationale (colonies et néocolonies) de certaines zones fortement industrialisées à côté d'autres sous-équipées et marquées d'une faiblesse relative d'accumulation du capital par rapport aux premières.

En restant dans le cadre régional, l'une des implications - en tant que sous-produit - de cet aspect général mais essentiel de la restructuration spatiale est constituée par les mouvements sub ou/et interrégionaux. L'ampleur de ces mouvements est d'autant plus importante que les transports, permettant une desserte rapide et régulière d'une région à une autre ou des habitats aux "bassins d'emploi", facilitent, dans

une certaine mesure, la mobilité de la force de travail, du moins jusqu'à un certain seuil de rayon de parcours au-delà duquel un problème peut se poser avec la réticence de la main-d'oeuvre aux transports à longue distance.

b) Une autre implication de la distribution-redistribution des forces productives est constituée par les migrations des régions rurales vers les villes et connues sous le vocable géo-démographique d'exode rural. D'un côté, ces mouvements migratoires, conséquences des plus sensibles de la restructuration spatiale, en même temps qu'ils sont facilités et assurés par le développement des transports, constituent, pour des régions comme l'Aquitaine, un processus d'intégration et de subordination (sectorielle) au capitalisme par la raréfaction de la main-d'oeuvre agricole au profit de l'industrie, la mécanisation et la modernisation poussées au sein de l'agriculture ou par un drainage vers les nouveaux modes de consommation. Et par ailleurs, ces migrants, ne possédant pour la plupart pas de formation professionnelle qualifiée, constituent un véritable sous-prolétariat en quête de travail, peu qualifié et mal payé. Ils cherchent à le trouver dans les zones de production capitaliste moderne et développée où, du coup, ils font pression sur le marché de travail dans le sens de la généralisation de bas salaires, par l'offre d'une force de travail peu spécialisée, mais assurée d'une bonne productivité par le progrès technique (automatisation). De ce point de vue, on comprend que "tout développement d'une nouvelle force productive est en même temps une arme contre les ouvriers. Par exemple, toute amélioration des moyens de communication facilite la concurrence des ouvriers en différents endroits et change la concurrence locale en concurrence nationale" (17).

4.2.-2.1.2

B. Le développement de la sous-traitance.

A tout ce qui précède, il faut ajouter un autre sous-produit de la restructuration de l'espace régional: le développement de diverses formes de "sous-traitance" au niveau des petites et moyennes entreprises artisanales, industrielles et commerciales (on retrouve ici, dans l'industrie des transports, l'épineux problème de la dévalorisation du capital-transport à travers la situation des routiers qui en sont les premières victimes.

C'est ici aussi qu'il faut souligner - mais sous une optique plus subtile, s'inscrivant dans la stratégie des gran-

des entreprises - la création et la multiplication des filiales dont les activités sont sans impact aucun sur le développement socio-économique régional et qui sont directement orientées vers des industries-mères situées hors de la région. Ces "daughters", en plus de la main-d'oeuvre bon marché, bénéficient de nombreux autres avantages, dont les moyens de transport les plus modernes (par exemple à Blanquefort, Ford acheminant les boîtes de vitesse d'automobiles par "containers", IBM à Pessac expédiant les cartes électroniques en circuits intégrés par la route, etc...).

Au total, la restructuration socio-économique de l'espace régional par la redistribution des forces productives et la transformation progressive du mode de production capitaliste, prend une place croissante dans l'expansion du capital avec le développement conjoint des transports. Elle ne concerne pas seulement la force de travail, mais touche tous les éléments des forces productives, et notamment les matières premières et produits intermédiaires, objets du travail de production, et les conditions mêmes de la production. On s'en rend mieux compte en analysant les mécanismes de transfert du "surplus".

4.2.-2.2.

2° LE TRANSFERT DU SURPLUS

La transfert du "surplus" se réalise par un ensemble de mécanismes ^{plus} complexes que celui de la "plus-value" (d'autant plus qu'il peut s'agir d'un surplus "potentiel" aussi bien que d'un surplus réel). Il se présente comme une sorte d'absorption d'une partie de la rémunération potentielle de la force de travail-salariée ou non-, au moyen d'un "coussin épais" (rente foncière, prix relatifs, bas salaires, spécialisation et intégration de la petite production, etc...), dont le pouvoir d'absorption est fonction de la restructuration spatiale. Sans prétendre esquisser ici un tableau d'ensemble de ces mécanismes, il faut cependant indiquer très sommairement les principaux, surtout dans la mesure où le système de transport contribue à les organiser et à les perpétuer.

4.2.-2.2.1

A. Rentes Foncières, transport et transfert de surplus

L'un des premiers éléments du mécanisme à retenir est celui de la rente foncière (au sens le plus large, y compris la rente minière notamment). Il est certain que le développement des transports permet de tirer profit des différences

considérables des prix et des coûts des gisements, des terres ou des emplacements à l'usage aussi bien de l'agriculture, de l'industrie que des services. Le transport aisé, rapide, bon marché, permet évidemment d'utiliser des terrains situés dans des zones peu développées où leurs coûts d'acquisition et de mise en exploitation sont particulièrement bas. Et toute une politique de décentralisation et de localisation de l'industrie actuellement se fonde effectivement sur cette perspective. Même si les rentes de localisation, tendent de plus en plus à se niveler relativement par la modernisation générale des transports et la baisse de la part de leur coût dans les prix, et si elles ne paraissent plus toujours, de ce fait, décisives par elles seules pour les grandes entreprises, l'analyse socio-économique doit en tenir compte, sans les gommer, ni les sous-estimer sous le vocable néo-classique d'économies externes en termes de coûts-avantages et de rendements.

L'importance d'une analyse approfondie en cette matière, spécialement en termes de rapports sociaux (et donc politiques le plus souvent) vient justement des insuffisances de l'approche spatiale habituelle en termes de coûts comparatifs. Il ne s'agit pas seulement en effet d'un calcul économique instantané, dans des conditions données; les rentes sont toujours le résultat historique géographiquement localisé d'une action socio-économique aussi bien que politique, c'est à dire réalisée et finalement exprimée en termes de pouvoir et de droit: ce qui les fait apparaître, les accentue, les perpétue, ce sont des rapports de force sociaux.

Le système de transport, et son développement, contribue puissamment à déterminer l'environnement humain et technique, social et économique, idéologique et politique dans lequel apparaissent les "rentes". Les ressources et leurs conditions d'exploitation, la localisation et les possibilités de développement des diverses forces productives matérielles et humaines, la formation et les conditions de reproduction de la force de travail, à partir des données démographiques, le tissu industriel pré-existant et les avantages, les incitations qu'il présente, les rapports sociaux de production, leur situation et leur évolution, les caractéristiques mêmes du régime politique aussi bien que les comportements coutumiers de la population, tous ces éléments jouent un rôle important, mais ils n'échappent

pas à l'influence de l'impérialisme, et plus précisément à la pression de quelques grandes entreprises qui ont su s'assurer une position dominante exclusive et accaparer ces avantages sans se faire une concurrence dangereuse et sans mettre en péril leur situation préférentielle. Grâce à ces rapports plus socio-politiques que techno-économiques, on voit ainsi se déterminer et se consolider les bases sur lesquelles une grande partie de ces éléments profitables, de ces "rentes" dont pouvait bénéficier une région - et sa population - se trouve transférée à des entreprises étrangères, à des groupes de capitalistes extérieurs à la région.

Les luttes autour de ce partage et de ce transfert des "rentes foncières", qu'illustre particulièrement la "bataille du pétrole" (depuis un siècle, dans les différents pays producteurs), montrent bien la nécessité de dépasser l'analyse économique de type classique ou néo-classique pour poser le problème en termes de dialectique des rapports de production et d'échange, dans le cadre d'une analyse socio-économique des modes de production dominant et dépendant, sur le plan local comme sur le plan mondial. Cette méthode, mettant en lumière l'articulation des diverses instances socio-économiques et socio-politiques dans les formations sociales en présence, pour établir la nature et le niveau des rapports de force qui déterminent les phénomènes économiques est au centre de toute étude du transfert du surplus, aussi bien, sinon plus encore, quand il prend la forme de la détermination d'un "prix" sur un "marché" apparemment "concurrentiel".

4.2.-2.2.2

B. Prix relatifs et transfert du surplus.

4.2.-2.2.2.1

Un autre élément du mécanisme de transfert est, en effet, constitué par le prix d'achat relativement bas des produits de la petite production. Ceci s'opère au moyen du libre jeu des mécanismes du marché, en raison du caractère "monopoliste" des structures d'écoulement de ces produits, en même temps qu'en raison de la dispersion et de l'inorganisation (ou de l'organisation insuffisante) des paysans et artisans face aux monopoles qui se partagent et dominent le marché avec les prix finals qu'ils y pratiquent. Par rapport à sa valeur moyenne sur les marchés où elle se réalise, la force de travail locale s'en trouve ainsi sous-rémunérée eu égard aux conditions générales de production et de la vie sociale.

A travers ces différences parfois considérables, entre le prix payé au producteur direct et celui payé par le consommateur, on peut, compte tenu aussi de la facilité et des bas tarifs des transports, déceler un véritable prélèvement et un détournement du "surplus" de valeur que le producteur initial avait créé ou contribué à créer. De plus et surtout ce "surplus" échappe donc à sa réinsertion dans le "circuit régional" de l'accumulation du capital, et ce fait constitue une cause de développement inégal, plus encore un moyen de perpétuation et d'aggravation du "sous-développement" régional.

4.2.-2.2.2.2

2) Dans un autre sens, le prix relatif de vente dans la région des biens finis de consommation et de production, mais non produits partiellement ou intégralement sur place, demeure relativement élevé parce que fixé dans les conditions (monopolistes) de marché analogues à celles qui viennent d'être indiquées. Rendus nécessaires cependant par l'intégration croissante au système capitaliste, ces produits vont affluer de l'extérieur vers la région considérée.

Le progrès des transports permet encore une fois, et dans de meilleures conditions, l'afflux de ces produits qui viennent concurrencer la production locale, et surtout conditionner de nouvelles habitudes de consommation.

En ce qui concerne la consommation des moyens de production, il faut souligner que l'intégration de la petite production, la tendance à la spécialiser et les contraintes de la concurrence obligent le petit producteur à s'équiper davantage en outils, machines, etc..., en recourant le plus souvent à d'onéreux crédits venant gréver lourdement son revenu réel (au profit des grands organismes financiers).

Cette obligation contraint par ailleurs la petite production à une forme non pas élargie - faute de moyens - mais "rétractée" de la reproduction, car comme l'écrit K.MARX: "c'est aussi une loi que le développement économique répartit les fonctions entre personnes différentes; l'artisan ou le paysan, qui produit à l'aide de ses propres moyens de production, ou bien se transformera peu à peu en un petit capitaliste, qui exploite lui aussi le travail d'autrui, ou bien il perdra ses moyens de production - ce qui peut s'opérer dans un premier temps, alors qu'il en demeure le propriétaire nominal, comme dans le système des hypothèques - et sera transformé en travailleur salarié" (18).

4.2.-2.2.3

C. Salaires relatifs et transfert de surplus

A propos, précisément, du travail salarié, apparaît un autre aspect et non des moindres du mécanisme de transfert du surplus. Ce mécanisme joue essentiellement par le fait que la redistribution des forces productives et la transformation des rapports sociaux correspondants font de certaines régions - comme l'Aquitaine - un bassin de main-d'oeuvre à meilleur compte. La conservation, notamment dans l'agriculture, mais aussi dans l'artisanat, le petit commerce, et même dans les petites entreprises, de formes particulières de rapports de production et de répartition, perpétue des conditions d'existence et de formation professionnelle qui permettent de maintenir à un niveau très bas le coût de reproduction de la force de travail - donc le montant moyen des salaires. Si l'on ajoute d'une part les pratiques de polyculture, de jardinage, d'élevage, et d'autre part à l'arrivée de produits de consommation courante à des prix relativement bas, on comprend combien une différence substantielle de niveaux de salaires contribue au transfert (à l'extérieur) du surplus généré dans la région considérée.

Mais la restructuration spatiale ne se limite pas aux seuls mécanismes de la redistribution des forces productives et du transfert du surplus. Elle inclut aussi directement l'action des monopoles et de l'Etat.

4.2.-2.3.

3° - L'ACTION DES MONOPOLES ET DE L'ETAT ET LA RESTRUCTURATION SPATIALE PAR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

4.2.-2.3.1

A. L'action des monopoles.

Il s'agit pour les monopoles de tenir compte surtout des rapports de forces et des intérêts mettant ou pouvant mettre en cause l'équilibre économique, social: toute une stratégie politique -contrôle par exemple des secteurs de pointe- conditionne leur emprise, et la pérennité de leur domination.

En d'autres termes, les meilleures conditions d'implantation qui ont déjà pu être évoquées (rentes, souplesse relative du marché du travail avec les facilités de recrutement, de mutation voire de licenciement...), quoique nécessaires, ne suffisent pas, comme on pourrait le croire apparemment, pour attirer les grandes entreprises monopolistes et les inciter à investir massivement au niveau régional. Aussi constate-t-on une stratégie complexe et apparemment difficile à déchiffrer du grand capital monopoliste.

On remarque par exemple une politique particulière de division spatiale du travail qui consiste à disséminer dans diverses régions des filiales se limitant à des activités parcellaires complémentaires. On observe ainsi d'une part, au lieu de la concentration régionale de complexes industriels autour d'un pôle de développement, des phénomènes de localisation en zone rurale de branches de productions spécialisées et différenciées, constituant des filières techniques spécifiques, ces activités sont connectées non à la région - quant à la cohérence des échanges inter-industriels et à la dynamique du développement économique - mais au niveau national ou international, suivant la logique du capital...

D'autre part on comprend mieux, par le même phénomène, la survivance ou la résurgence, dans une région comme l'Aquitaine, du "petit capitalisme", assurant la sous-traitance, et auquel s'accrochent fort bien les monopoles, soit à la faveur des distorsions des prix relatifs (vente et achat aux prix de monopole), soit par la disparition de certaines unités de production n'ayant pu s'adapter (métallurgie de l'Adour, chantiers navals de la Gironde, etc...), soit encore par l'extravertissement de celles qui subsistent (exportation presque totale du gaz de Lacq, malgré l'usage possible sur place)

En matière de transports, il faut rappeler que le rôle de ceux-ci au sein de la formation sociale capitaliste apparaît décisif quant à l'accumulation/suraccumulation du capital. En effet, les transports permettent dans une large mesure la multiplication de la vitesse de rotation du capital (accélération ou/et raccourcissement du procès de production), mais ils favorisent aussi l'exportation du capital (possibilité/facilité d'accès aux nouveaux débouchés ou aux sources de matières premières). Par rapport à cet objectif que le capitalisme assigne de plus en plus aux transports, la stratégie des monopoles lors d'une implantation au niveau régional par exemple, consiste de manière générale à tenir compte du degré de développement (régional) des transports, à adapter autant que possible ceux-ci à leurs besoins, (transports de marchandises, de main-d'œuvre, etc...). La garantie de ces conditions, par une intervention directe ou indirecte de l'Etat ou des Collectivités locales, se fera précisément alors en fonction de la nature de la firme (dimension nationale ou internationale, production à prix compé-

titif ou à technologie avancée, etc...), et surtout en raison de ses capacités différentielles à représenter et faire valoir ses intérêts au sein de l'appareil de l'Etat sur le plan national comme au niveau régional. A travers les conflits et les alliances qu'impliquent ces luttes d'intérêt de classe où l'action de l'Etat, quoique complémentaire, est à distinguer des monopoles, il peut ainsi se façonner et se consolider toute une structure socio-économique régionale dans le sens du maintien et du développement d'une bourgeoisie locale dont le rôle reste à déterminer.

4.2.-2.3.2

B. L'intervention de l'Etat

Quant à l'action même de l'Etat, nous l'avions déjà analysée au sein de la formation capitaliste en rapport avec la nature, la fonction et la place de cette formation sociale. En la resituant ici dans l'espace régional, il faut se garder de séparer ou de confondre cette action et celle des groupes monopolistes, car les deux actions sont à la fois dialectiquement unies et distinctes. En effet, l'Etat et les monopoles tendent vers un même but: la croissance et le développement capitaliste, même si chacun utilise pour y parvenir des moyens respectifs adaptés.

Au niveau régional donc, les formes d'intervention matérielle et financière de l'Etat se traduisent essentiellement par l'équipement d'infrastructures nécessaires à la valorisation directe du capital (routes, autoroutes, aéroports, bases industrialo-portuaires, etc...), par la création de centres "sociaux" (de formation, de logement de la main-d'oeuvre), par la fiscalité, et aussi par un transfert du surplus généré dans les secteurs nationalisés constituant les canaux réguliers du financement.

Mais l'important ici demeure le discours politico-idéologique qui sous-entend cette action et dont les pouvoirs institutionnels locaux servent de véhicule, d'autant plus efficacement qu'ils comportent des dispositions administratives de tutelle intégrant certains mécanismes régionaux et des collectivités locales, par exemple, soit au Ministère de l'Equipement, soit au Ministère de l'Intérieur. Ce discours se construit autour de thèmes comme "l'aménagement du territoire", le "développement industriel" des zones rurales, "l'environnement" et les "villes moyennes" à l'échelle humaine, "la régionalisation du

plan" (avec cependant la concentration des décisions au niveau des autorités régionales demain, l'encadrement des collectivités et l'accroissement de la pression fiscale sur les contribuables locaux), etc... thèmes, qui, loin de viser à une diversification de l'action de l'Etat tendant à intégrer réellement l'ensemble de la formation sociale, contribuent en réalité à créer les meilleures conditions d'implantation aux monopoles par la reconversion ou la disparition des entreprises "marginales", ou par le développement de la sous-traitance ou des branches déliées, comme on l'a vu dans la dimension spatiale de l'action des groupes monopolistes.

Quant aux moyens de communication et de transport, le rôle de l'Etat dans la structuration de l'espace régional, notamment par la politique du développement de ces moyens qu'il va contribuer à promouvoir pour apporter sa contribution au "développement régional", peut paraître complexe à saisir. Cependant, il s'éclaire et se comprend lorsqu'on sait, et nous l'avons montré, que l'Etat au sein de la formation économique et sociale est au centre des contradictions et qu'il est trop lié au niveau national et international avec les grandes firmes desquelles dépendent le progrès, la croissance économique et "l'ordre" qu'il se charge d'assumer. De plus, l'Etat est animé, pour ses fonctions de préparation, de décision et de gestion, par les représentants d'un pouvoir politique et institutionnel et par tout un corps de hauts fonctionnaires-technocrates dont il faut faire intervenir les motivations, les idéologies, les calculs, etc... Et c'est en tenant compte de ce rapport de forces, qui empêche l'Etat d'aller directement à l'encontre des grandes puissances industrielles et financières, qu'on peut mieux comprendre la conception et l'exécution des programmes d'équipement dont notamment celui des transports, jusqu'à son tracé et son inscription spatiale.

En définitive, les interventions de l'Etat en matière de politique de transport sont pour l'essentiel convergentes et complémentaires des stratégies des monopoles, sans symétrie aucune, cependant entre les deux formes d'action. D'un côté les grandes firmes luttent pour se désengager des "faux frais" et de toutes autres formes d'immobilisation réelle du capital (notamment dans les transports) pouvant grever le profit et entraver ainsi le processus d'accumulation/suraccumulation. D'autre part, l'Etat, par son appui matériel (financements sé-

lectifs, directs ou indirects) et idéologique (le discours), encadre et même garantit la valorisation du capital privé par la dévalorisation du capital public ou social.

Mais l'action des monopoles et celle de l'Etat dans la restructuration de l'espace régional ne se réalisent pas sans produire d'autres effets contradictoires. D'un côté la concentration de la main-d'oeuvre bon marché, fait perdre tant soit peu à long terme les avantages qu'elle conférait aux monopoles et ceci du fait même de l'élévation du coût de la force de travail en fonction du progrès technique, des conditions de vie matérielles, de l'organisation et de la combativité syndicales. De même, par sa restructuration, la région tend à disparaître quant à sa structure économique spécifique. L'on peut donc se demander encore jusqu'où et dans quelle mesure la restructuration de l'espace régional par le développement des transports peut constituer une solution quant aux procès du déplacement des effets contradictoires du développement capitaliste.

ANNEXE AU CHAPITRE IV

SCHEMA D'INTERPRETATION DU MECANISME DE TRANSFERT DE SURPLUS
DES REGIONS EN RETARD VERS LES CENTRES INDUSTRIALISES DANS
UNE ECONOMIE DEVELOPPEE.

Notre objectif n'est pas de faire ici une analyse du processus historique des régions en retard (ou "sous-développées") ⁽¹⁹⁾ dans des économies développées en vue d'expliquer ce phénomène. Ce processus apparaît d'ailleurs dans l'étude menée sur l'Aquitaine, la révolution des transports en Aquitaine est annexée à la présente recherche ⁽²⁰⁾. Il s'agit simplement d'esquisser le mécanisme général - avec peut-être un certain degré d'abstraction - du transfert du surplus de ces régions en retard au profit des zones fortement industrialisées. La portée de notre analyse ne dépasse pas celle d'une annexe qui aura peut être le mérite de servir de support à des recherches plus approfondies.

Avant d'en arriver au mécanisme de transfert proprement dit, il convient tout d'abord d'étudier rapidement la structure générale mais socio-économique de ces régions.

1° - LA STRUCTURE SOCIO-ECONOMIQUE

La plupart de ces régions présentent certaines caractéristiques économiques "précapitalistes" dont par exemple la faiblesse de la structure sectorielle marquée par la prédominance du secteur agricole (et/ou du secteur tertiaire) par rapport à une industrie dont le niveau reste, pour l'essentiel, bien inférieur à celui de la moyenne nationale. Dans ces régions, on constate un développement économique insuffisant ou pratiquement nul. Quant à la croissance régionale, ou bien son taux demeure inférieur à la moyenne nationale (même si le niveau économique régional est supérieur au niveau moyen de la nation), ou bien sa part dans le revenu national reste faible à cause de la grande pente du retard à remonter (même si cette croissance régionale - c'est le cas de Liège en Belgique - s'avère plus rapide que la moyenne nationale). Ceci suppose un effet de revenu très limité. Le bas niveau des salaires et celui (quantitatif et qualitatif) de l'emploi sont fortement

liés en conséquence à la faiblesse du revenu par tête. L'exode rural touchant notamment les jeunes en âge de travailler et en quête d'emplois vers les centres industrialisés, porte atteinte à la structure même de la population régionale (cf. le phénomène de vieillissement et le déséquilibre de la balance migratoire). Accessoirement, les conditions naturelles (site géographique défavorable, insuffisance de ressources naturelles ou/et humaines) et les caractéristiques historiques et institutionnelles peuvent jouer dans le sens d'une aggravation du retard de la croissance ou du développement régional. Mais à côté de ces symptômes d'arriération précapitalistes, le fait important dans le cadre de ces régions est leur intégration au système capitaliste avec la dépendance qui en résulte et qui se manifeste - on l'appréciera - dans la structure socio-économique des différents secteurs de l'économie régionale.

Ainsi dans l'agriculture, le niveau de mécanisation et d'équipement en capitaux reste faible. La main-d'oeuvre y demeure peu qualifiée et essentiellement masculine. Ce qui pose le problème de la main-d'oeuvre féminine et au delà, le rôle de la femme dans la production agricole.

Les difficultés d'obtention de crédit et d'équipement, la rigidité et le conservatisme parfois manifeste dans le comportement psycho-social (forte tendance à la propriété privée) provoquent le morcellement des terres dont l'ampleur varie suivant les régions. L'activité agricole (et artisanale) dans ce cadre de petite production se caractérise donc par un processus de reproduction qui, en dépit de son rendement parfois élevé (par rapport à la moyenne nationale), se trouve à un stade arriéré et hors du cycle de production capitaliste. Mais la dépendance financière, la subordination aux prix des grands monopoles intègrent tout de même l'agriculture dans le système capitaliste en la soumettant comme on le verra à la ponction du surplus agricole.

Dans le secteur industriel, quelques remarques s'imposent. Tout d'abord, l'industrie a connu dans un premier temps un grand essor, à tel point que certaines de ces régions sont d'anciennes zones industrielles: Liège (Belgique), Aquitaine (France)... etc. Par ailleurs, il existe parfois encore de nos jours dans ces régions des industries de transformation

modernes et dynamiques; dans l'Aquitaine, on peut citer l'aéronautique de Dassault, le gaz de Lacq de Pau, Ford à Blanquefort... etc. Pourtant, les effets structurants ou d'entraînement d'activités complémentaires tant espérées ne se produisent plus; en d'autres termes, ces industries modernes restent tout au plus de simples activités motrices. Dans le secteur industriel, on constate alors une sorte d'inertie de structure par absence d'impact et d'adaptation des activités de pointe. D'où le problème-clé de l'intégration suffisante de l'activité industrielle en vue de créer dans l'économie régionale les effets de transformation structurelle profonde, de complémentarité et de diversification ... etc.

Ces remarques faites, la structure générale du secteur industriel se caractérise par un niveau technologique assez bas, fortement dépendant du "know - how" des centres industrialisés, et par des branches peu dynamiques avec taux de croissance assez faible, et un équipement plus ou moins désuet (exception faite des industries modernes dont nous parlons plus haut). A cet ensemble de problèmes, viennent s'ajouter les difficultés - eu égard à la concurrence nationale ou étrangère des grands centres industrialisés - d'implantation de nouvelles industries capables de profonds changements structurels. En effet, si les secteurs et branches en tant que pôles dialectiques du développement exercent une influence sur la structure socio-économique, leurs activités existantes ou en perspective ne sont pas moins déterminées par le cadre régional/national.

Quant à l'activité industrielle elle-même, elle se limite notamment à la production des biens de consommation par des entreprises filiales, dont la subordination aux entreprises - mères des zones industrialisées (nationales ou étrangères) - est d'autant plus forte que les rapports intersectoriels d'interdépendance et de complémentarité sont faibles au niveau régional.

Dans le secteur tertiaire, les services dynamiques (bureaux de conseil pour la gestion des entreprises, centres de recherches fondamentales surtout par rapport aux recherches appliquées, écoles professionnelles, organismes d'élaboration des projets techno-socio-économiques) ne sont guère développés pour jouer tant soi peu un rôle de relance de l'économie régionale (par une amélioration de la qualité de la main-d'oeuvre, du niveau technologique et de la compétitivité... etc).

Ce secteur abrite - exception faite du tourisme dont le développement capitaliste en est à ses débuts, sans encore de grands impacts régionaux - les petites et moyennes entreprises commerciales qui assument la fonction de sous-traitance par rapport aux centres industrialisés.

L'esquisse générale de la structure socio-économique des différents secteurs, (hormis le cas de certains produits agricoles dont, par exemple, le vin de Bordeaux ou quelques activités motrices industrielles ou encore le cas du tourisme dans le tertiaire) permet de voir que la production, au niveau d'une telle région ne se situe pas dans son ensemble dans un stade capitaliste développé: à bien des égards, elle reste "précapitaliste" ou "protocapitaliste". Cependant, cette production est intégrée dans le système capitaliste, donc soumise au mécanisme d'exploitation capitaliste par le transfert du surplus hors des régions productives. C'est ce mécanisme de transfert qu'il convient de schématiser avec un essai d'application des schémas de la reproduction de K. MARX.

2° - LE MECANISME DE TRANSFERT DU SURPLUS REGIONAL

L'intégration par exemple de la petite production agricole régionale dans le système capitaliste s'explique par le fait que l'agriculture, de plus en plus spécialisée en général, est soumise à une forte mécanisation qui nécessite un équipement en matériel et des frais d'installation parfois élevés. De même, le souci de rendement et le problème de l'écoulement des produits, rendu difficile le plus souvent par la concurrence (extérieure à la région), oblige le petit paysan à utiliser des engrais, des produits chimiques, des semences de bonne qualité et une technologie spécialisée perfectionnée. Tout ceci engendre des frais assez lourds, qui ne peuvent être assurés sans recours au crédit: d'où la liaison avec les banques et autres établissements financiers du grand capital. Par ailleurs, pour la commercialisation des produits agricoles, le petit paysan est soumis aux prix de monopole imposés par les grandes entreprises commerciales (monopolistes ou en situation de concurrence monopolistique), implantées elles aussi hors de la région. Ainsi, la vente des produits le petit paysan retire un bénéfice fortement amputé par rapport à la valeur réelle du travail incorporé. Ce qui suppose une ponction et un transfert de surplus par et au profit des grandes entreprises monopolistes.

D'autre part, le petit paysan doit amortir son matériel d'équipement et rembourser avec des intérêts (assez élevés parfois) les crédits à échéance. Ce qui vient encore en réduction de son revenu monétaire effectif, par un nouveau transfert de surplus au profit, cette fois-ci, des grands industriels et financiers capitalistes. Lorsque son revenu ne lui permet pas de faire face à toutes ces obligations - c'est malheureusement le cas, le plus souvent - le paysan est condamné à s'endetter davantage en contractant de nouveaux crédits ou emprunts sous peine de perdre la position de producteur même "marginal" qu'il occupe.

Cette situation, à des variantes près, peut s'appliquer également aux petites entreprises artisanales, industrielles et commerciales qui, elles aussi écrasées sous le poids des frais d'équipement et/ou d'installation, sont obligées de recourir sans cesse aux crédits onéreux et de vendre à des prix assez bas. En sorte que le revenu réel aux mains de ces petits producteurs est, déduction faite des charges et autres frais divers, au strict minimum, à peine suffisant, même pour la reproduction de leur force de travail.

Les petits producteurs se voient ainsi dépossédés d'une grande partie du surplus qu'ils créent au niveau régional. Ce transfert de surplus au profit des centres industrialisés est - on s'en doute bien - une forme d'exploitation (ne provenant certes pas d'une main-d'oeuvre salariée par le jeu de la plus-value au sens marxiste stricto sensu) qui s'opère grâce à l'intégration au système capitaliste des activités de production pré-ou "protocapitaliste". Nous essaierons d'appréhender (sous forme résumée) au travers des schémas, ce mécanisme d'exploitation capitaliste.

LES SCHEMAS DE TRANSFERT DE SURPLUS

L'intérêt de ces schémas est d'abord de visualiser le cycle de reproduction et le transfert des surplus (par le mécanisme d'intégration et de dépendance des régions périphériques) vers les centres industrialisés du grand capital national ou international. Les schémas sont également intéressants pour poser la question de savoir jusqu'où l'économie capitaliste peut déplacer, par le jeu de la restructuration régionale, la contradiction entre le transfert du surplus hors des zones sans cesse en déclin et l'appropriation de ce surplus au profit des centres

fortement industrialisés. Enfin, l'intérêt de ces schémas réside aussi dans la différence qu'on peut établir entre, d'une part, les schémas de la reproduction de K. MARX appliqués à une économie mûre et, d'autre part, des schémas de la reproduction appliqués à une économie dite sous-développée. A ce propos, nous nous inspirerons des schémas de P. KHALATBARI ⁽²¹⁾. Mais, ce faisant, il importe de noter de suite et par différence certains éléments - même s'ils ne modifient pas fondamentalement le mécanisme général d'exploitation capitaliste par le transfert du surplus. Ces éléments dans les schémas de P. KALATBARI sont ceux qui, soit

« sous-tendent le raisonnement de l'auteur, à savoir par exemples les rapports intersectoriels dans une économie dualiste, les rapports de production féodaux entre paysans et grands propriétaires fonciers, l'agriculture relativement stagnante et pratiquement seule génératrice du surplus, les techniques de production agricole archaïques ...etc.

- n'apparaissent pas suffisamment ou pas du tout: c'est le cas du rôle des banques et autres établissements financiers de crédit, de la pression directe des grandes entreprises monopolistes sur les petits producteurs par le jeu des prix, de l'influence de la circulation et des transports...etc.

Suite à ces remarques, nous distinguerons dans les régions en retard trois secteurs essentiels par souci de clarté:

- Un secteur (S_1) des industries de transformation modernes dont les activités (production de biens de production) sont directement orientées vers les zones fortement industrialisées.

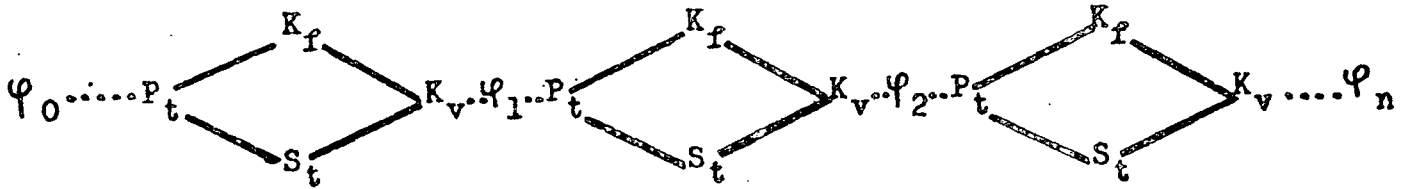
- Un secteur (S_2) des industries productives de biens de consommation dont le marché est essentiellement régional.

- Un secteur (S_3) de la petite production agricole, artisanale, industrielle et commerciale.

Au niveau des grands centres industrialisés se retrouve notamment le secteur (S_1) de biens de production en sorte que nous pouvons rattacher l'activité des industries régionales de (S_1) à ces grands centres pour des raisons précédemment invoquées et relatives à la nature de ces activités régionales.

En rappelant que les petits producteurs vivent au strict minimum nécessaire à la reproduction de leur force de travail, cela signifie qu'ils consomment en totalité le produit rémunérateur de leur force de travail. De ce fait, ils participent à

un cycle de reproduction simple (hors du cycle capitaliste) et nous pourrons le schématiser de la façon suivante:



P_t = production totale.

K_f = capital fixe sous forme d'équipement, semences, engrais, animaux de traction... etc.

K_v = capital variable ou consommation effective des petits producteurs.

S_t = surplus généré et en partie transféré

Ce schéma est semblable à celui de K.MARX pour la reproduction simple et par analogie à $P_t = K_f + K_v + S_t$. Ainsi la fonction de reproduction dans chacun des secteurs précédemment distingués peut se présenter sous forme équationnelle comme suit:

$$S_1 \longrightarrow P_1 = 1C + 1V + 1PL$$

$$S_2 \longrightarrow P_2 = 2C + 2V + 2PL$$

$$S_3 \longrightarrow P_t = K_f + K_v + S_t$$

La différence de notation entre PL (plus-value) et S_t (surplus) tient compte de la main-d'oeuvre salariée ou non

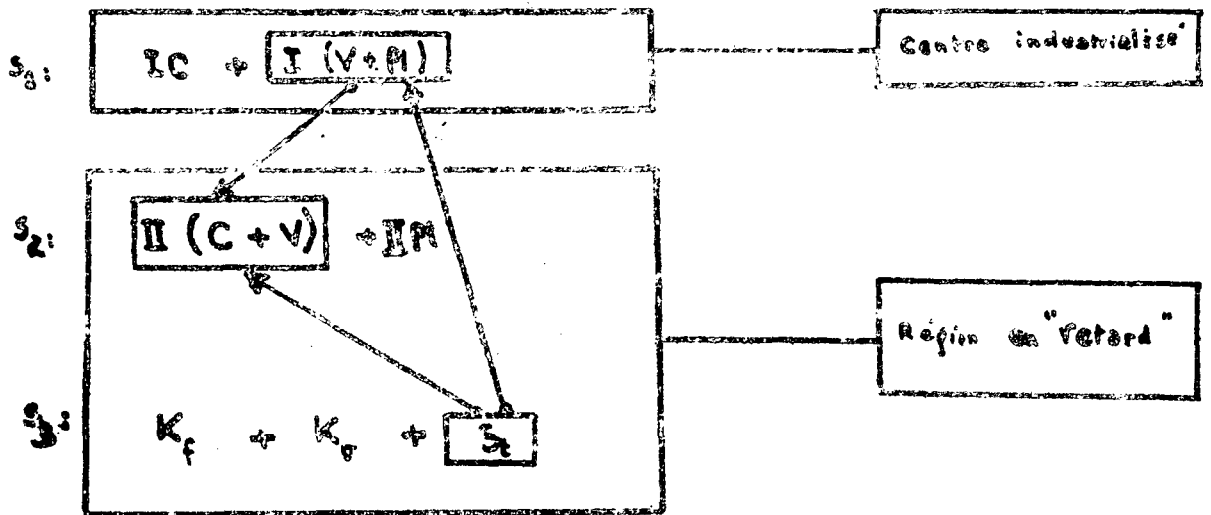
En mettant en relation le secteur S_3 avec d'une part S_2 et avec S_1 d'autre part, et en considérant qu'une partie de S_t est accumulée (et non consommée en totalité comme dans le cas de la reproduction simple), puis transférée et investie (le plus souvent hors des secteurs régionaux), il s'agit d'une reproduction élargie. Dans ce cas, les rapports intersectoriels se présentent comme suit d'une manière générale: le secteur S_2 n'ayant essentiellement pour débouché que le marché intérieur régional, les échanges se feront entre S_t et $2(C + V)$ d'une part

$$\text{soit: } S_t \longrightarrow 2(C + V)$$

et entre S_t et $1(V + PL)$ d'autre part

$$\text{soit: } S_t \longrightarrow 1(V + PL)$$

Il vient alors sous forme schématique:



Au niveau local, la reproduction simple n'est possible en S₃ que si une partie (S₁) du surplus est consommée en S₂ pour les besoins d'usage de S₃ (fonds de consommation), ce qui dans le cas de la reproduction simple, satisfait à la relation $S_1 = II(C + V)$. Une tendance à réduction de S₁ par la maximisation du surplus transféré (S₂) pourrait compromettre sérieusement la relation équationnelle ci-dessus et donc même la reproduction simple. Par ailleurs, dans le secteur (S₁) on considère (PL₁) comme la partie de la plus-value accumulée par les capitalistes de ce secteur et (PL₂) comme la partie qu'ils consomment (avec $PL = PL_1 + PL_2$), la condition du procès d'ensemble de la reproduction élargie peut s'écrire :

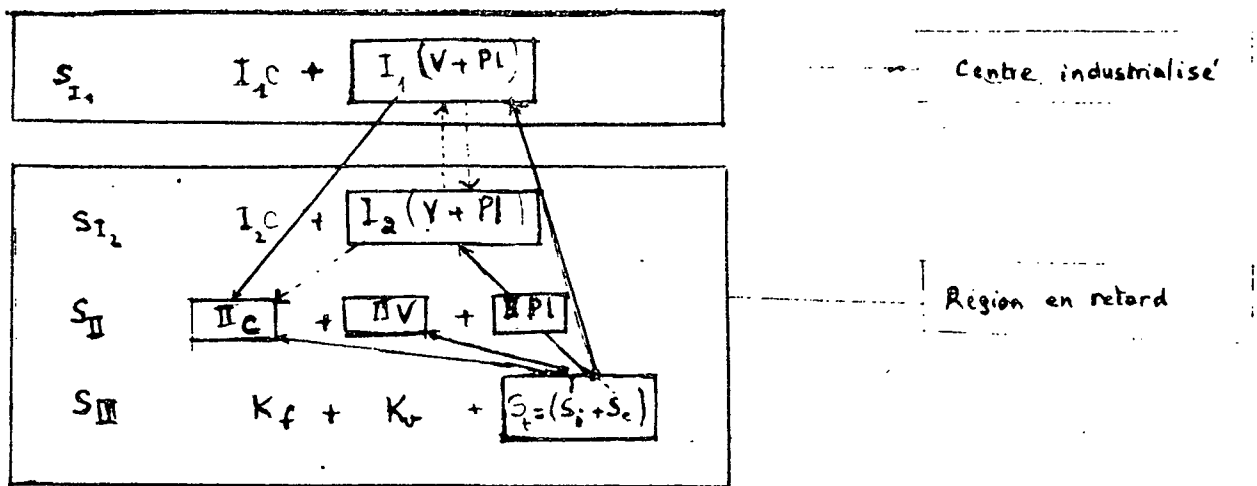
$$IIC \rightarrow I(V + PL) \text{ tel que } IIC < I(V + PL) \text{ soit } IIC \rightarrow I(V + PL_1 + PL_2)$$

avec $IIC = I(V + PL_2)$. Or, l'accumulation de (PL₁) fait accroître à chaque cycle de reproduction le fonds de consommation des capitalistes et des ouvriers de (S₁) à tel point que les besoins qu'exige S₂ en moyens de production provenant surtout de S₁, ou que S₂ doit satisfaire en moyens de consommation provenant en partie de S₂, croissent eux aussi mais de manière beaucoup moins rapide par rapport à S₁. La condition d'équilibre dans les différentes phases du procès de la reproduction :

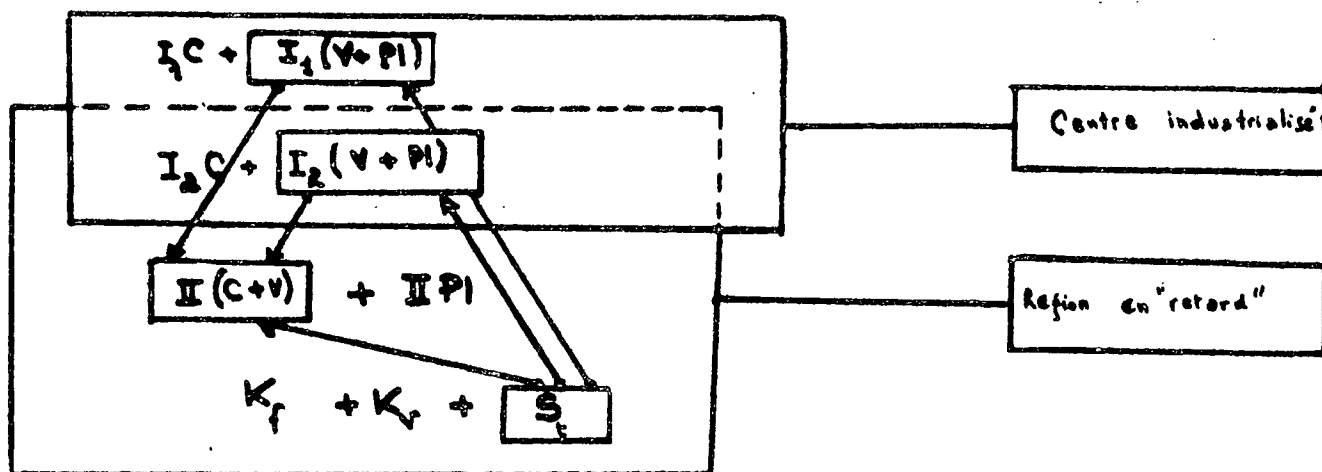
$$v_0 \rightarrow IIC = I(V + PL_2); v_1 \rightarrow II(C + \Delta C) = I(V + \Delta C + \Delta PL_2 + PL_2)$$

etc... ne peut alors se réaliser comme dit K. MARX () que si l'accumulation se fait plus rapidement en S₂ qu'en S₁. En d'autres termes, les besoins de S₂ en matière de surplus augmen-

tent; et comme ces besoins de consommation intermédiaire sont satisfaits essentiellement par une partie de S_e qui ne croît pas dans la même proportion, eu égard au transfert mais aussi au partage de S_e entre S_2 et S_1 , la solution la plus radicale dans ce cas serait par exemple de pressurer davantage les petits producteurs par la réduction de K_v et de S_1 (fonds de consommation en S_3). Mais ceux-ci, vivant au strict minimum comme on l'a vu, n'accepteraient guère cette nouvelle pression; ce qui débouche parfois au soulèvement même des plus paisibles paysans et artisans et renvoie en dernière instance, au cadre des rapports sociaux et des conflits d'intérêts correspondants. A défaut d'une application de la première solution, la seconde - adoptée le plus souvent - consisterait à importer, des zones fortement industrialisées, certains biens de consommation qui n'ont pu être produits dans la région. Ceci ralentit ou même bloque dans une certaine mesure, la dynamique industrielle et agricole de la région en accroissant sa dépendance par rapport aux grands centres industriels. Ce danger est d'autant plus grand et permanent que, dans le schéma précédent, nous n'avons pas mis en relief les besoins réels de certaines industries modernes régionales dont les activités, tout en étant orientées vers les grands centres industriels n'exigent pas moins une part importante du surplus transféré (S_e). En tenant compte de cette remarque, le schéma se trouve modifié comme ci-dessous:



Ce schéma peut être synthétisé dans le schéma suivant :



Le procès de la reproduction (capitaliste) élargie ne se réalise donc pas sans un accroissement du degré d'exploitation par un prélèvement de plus en plus grand du surplus (maximum S_e) sur la petite production. Ce phénomène, tout en intégrant les régions en retard dans le système capitaliste, accroît leur subordination, laquelle est masquée parfois par une sorte d'"inertie" structurelle qui provoque la restructuration (capitaliste) régionale, et qui n'est que la condition mais aussi le résultat de la division spatiale et sectorielle du travail au profit d'une dépendance régionale accentuée vis-à-vis des grands centres industriels.

CONCLUSION

Nous venons d'essayer de schématiser le processus de la reproduction dans les régions en "retard" à travers les rapports intersectoriels par lesquels s'opèrent le prélèvement du surplus et son transfert. Il en résulte que dans le premier schéma, une partie (S_{e1}) du surplus est transférée directement ou indirectement en S_1 sous forme d'achat de bien de production par S_3 ou S_2 . De même, une autre partie (S_{e2}) du surplus est transférée en S_2 par différence positive des échanges: achat/vente de matières premières et de biens de consommation entre S_2 et S_3 . Dans le second schéma, en plus des transferts, précédents, mais dans un nouveau rapport, une partie (S_{e3}) est transférée également en S_{12} sous forme d'achat de bien d'équipement directement par S_3 ou indirectement par S_2 . Ce schéma montre par ailleurs, (cf. pointillés) que S_{I1} et S_{I2} constituent un même secteur scindé en deux (de facto) beaucoup plus par déconcentration que par décentralisation.

Mais au-delà de cet essai de visualisation schématique de la dépendance et de l'exploitation de ces régions par les "zones" industrialisées (ou le grand capital) se pose le problème fondamental de leur structure socio-économique au travers des rapports sociaux, des luttes de classes correspondantes et des forces matérielles que revêt cette structure par le développement des forces productives. Ceci reste à analyser plus profondément pour comprendre le procès social et réel de la dépendance comme condition et résultat du développement capitaliste.

Dans le cadre restreint de cette annexe, nous n'avons pu aborder cet aspect très important et déterminant du transfert du surplus hors des régions productrices. Il conviendrait, par une approche marxiste plus approfondie de le faire, par exemple dans le cas de la région Aquitaine, en essayant de répondre à ces questions :

- Quelles sont les classes et couches sociales (nationales ou étrangères) qui bénéficient de ce transfert de surplus et comment ?

- Quel rôle y joue l'Etat et la bourgeoisie locale, en tant que partie prenante ou non ?

- S'agirait-il pour la bourgeoisie locale d'une simple question d'adaptation d'esprit novateur et rationnel dans le choix des investissements, ou plutôt d'une contradiction inhérente au système capitaliste ?

- Comment la circulation et les transports exercent-ils leurs influences dans le transfert du surplus, dans la division du travail par le jeu de la restructuration régionale ?
... etc.

Références Bibliographiques

du CHAPITRE IV

- (1) Karl MARX - Le Capital. (Ed. La Pléiade) L. T. T. II - Oeuvres-Economie p. 928
- (2) Karl MARX - Le Capital (Ed. Sociales) L. II - T. I p.140
- (3) - Exception faite ici des cas rarissimes de produits ne nécessitant pas de mouvement ou de circulation avant d'être consommés. Cf. Karl MARX. Fondements de la critique de l'Economie Politique - T. II (Ed. Anthropos) p. 27
- (4) Karl MARX - Fondements... (Ed. Anthropos) T. II p.27
- (5) Samir AMIN L'échange inégal et la loi de la Valeur - La fin d'un débat (Ed. Anthropos- Paris 1973) (passim et notamment pp 62 - 72)
- (6) Karl MARX - Le Capital (Ed. La Pléiade) L. I. p. 928 et suivantes
- (7) Karl MARX - Fondements... (op.cit. p.32)
- (8) A. JUILLET Sur la place des transports dans l'Economie Capitaliste in. La Vie Urbaine N° 3 1971 p. 173
- (9) Karl MARX - Lettres sur l'Economie - Lettre à Danielson 1879 - in Oeuvres-Economie (Ed. La Pléiade T. II - p. 1521
- (10) Karl MARX - "Dans toutes les formes de société, ce sont les conditions déterminées d'une production qui assignent à toutes les autres leur rang et leur importance. C'est là l'éclairage général ou baignent toutes les couleurs et qui leur donne leur singularité: c'est un éther particulier qui détermine le poids spécifique de tout ce qui existe en lui de saillant". Introduction à la critique de l'Economie Politique, - Oeuvres-Economie (Ed. La Pléiade) T. II p. 251
- (11) A propos de l'interconnexion entre la base (économique) et la superstructure (politico-idéologique) de formation sociale, Lénine commentant "Le Capital" écrit: "... Mais le principal, c'est que Marx ne se contente pas de ce squelette, qu'il ne s'en tient pas à la seule "théorie économique" au sens strict du mot, que tout en expliquant la structure et le développement de la formation sociale, considérée exclusivement par les rapports de production, il a néanmoins, partout et toujours analysé les superstructures correspondant à ces rapports de production et cherché à revêtir le squelette de chair et de sang". V.I. Lénine: "Ce que sont les amis du peuple et comment ils luttent contre les social-démocrates", Edit. du Progrès/Moscou 1969 p.17
- (12) D. WORONOFF - "Les bourgeoisies immobiles du Sud-Ouest" - in "Politique d'aujourd'hui" janv. 1971
- (13) K. MARX - Fondements ... (op.cit. p.23)
- (14) "Au demeurant l'Etat et tout ce qui s'y rattache directement ou indirectement effectue aussi ces prélèvements (des frais de circulation) sur le revenu, sur ce qu'on appelle les frais de consommation du particulier et les coûts de production de la société"
- (15) D. WORONOFF - art. cit.
- (16) Karl MARX - Le Capital - (Ed.Sociales) L. II - T 1, p. 138
- (17) Karl MARX - Le Capital - (Ed. La Pléiade) L. II - op.cit. p.153
- (18) Karl MARX - Théories sur la plus-value (Ed.Sociales, Paris 1974) L. IV - T. 1 - p. 478

- (19) Marc PENOUIL - Pôle de développement en région développée et en pays sous-développé".
- (20) Betty BRUDNO - "Transport et développement régional: quelques éléments d'une analyse centrée sur la période de genèse du sous-développement aquitain" (Bordeaux. Juillet 1974) - étude reprise et développée en annexe au présent rapport.
Cf. aussi: D. WORONOFF: "Les bourgeoisies immobilières du Sud-Ouest " (art.in "Politique aujourd'hui". Janv. 1971)
- (21) P. KHALATBARI - Okonomische Unterentwicklung - Mechanismus Probleme, Ausweg Akademie Verlag - Berlin 1971 (322p + 22 T.)