

CHAPITRE CINQUIEME

S Y S T È M E D E T R A N S P O R T E T S Y S T È M E S O C I O - É C O N O M I Q U E

LA DYNAMIQUE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA CORRELATION DIALECTIQUE ENTRE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL

I.- DIALECTIQUE STRUCTURELLE ENTRE SYSTEME DE TRANSPORT ET FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

- *Mode de production des transports*
- *Mode de consommation des transports*

II.- DYNAMIQUE DU SYSTEME DE TRANSPORT DANS SON PROCES DE REPRODUCTION AU SEIN DE LA FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE CAPITALISTE

- *Reproduction des conditions de la production des transports*
- *Reproduction du mode de consommation des transports*

III.- PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE D'UNE ANALYSE DES ENJEUX ET DES IMPACTS DU SYSTEME DE TRANSPORT DANS L'ARTICULATION FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE / REGION

- *Hypothèses liées à la démarche socio-économique en termes d'enjeux et d'impacts*
- *L'analyse de l'impact d'un programme d'équipement de transport comme résultat d'une dynamique sociale autour de l'enjeu*

Dans les précédents chapitres, nous avons pu mettre en évidence à travers la structure du mode de production capitaliste :

- la logique du fonctionnement et du développement du système de transport comme liée et déterminée par celle du capital dans la formation économique et sociale capitaliste d'une part ;
- les formes concrètes nécessaires à l'activité transport ainsi que leur place et fonction dans le procès d'ensemble de la production capitaliste d'autre part.

Il en est résulté alors que le système de transport n'a ni une "forme générale" en soi, ni une logique "propre" hors du système socio-économique tout entier qui, en dernière instance, en détermine la dynamique de fonctionnement/développement/transformation. De ce fait, le présent chapitre qui se propose d'analyser le fonctionnement concret du système de transport en termes de mode de production et de consommation et en corrélation avec le système socio-économique ne constitue point une analyse fondamentale. Il apparaît plutôt comme l'effort d'une esquisse théorique dont le mérite - s'il en est un - sera avant tout de dégager certaines spécificités du système de transport dans sa corrélation avec l'ensemble de la formation économique et sociale capitaliste, notamment au niveau régional.

Dès lors, l'analyse du développement et de la transformation des forces productives - objet, moyen et force de travail - du système de transport est à référer aux rapports sociaux de production qui structurent et déterminent ces forces productives avec l'intervention directe ou indirecte des formes superstructurelles - politiques, idéologiques et institutionnelles -. En d'autres termes, la base du système de transport constituée par l'organisation technico-économique des forces productives, bien qu'ayant une existence qu'on peut observer au travers des phénomènes empiriques, n'a véritablement de sens que dans la dynamique sociale des rapports de production. La distinction que nous ferons entre d'une part

les éléments structurels de la base et d'autre part ceux du processus de reproduction du système de transport relève du souci de clarté dans l'analyse, car, dans la réalité, ces différents éléments sont articulés les uns aux autres de la base jusqu'aux différentes instances superstructurelles de production, comme on le verra surtout dans la dynamique autour de l'enjeu du système de transport .

5.1 Section 1 - DIALECTIQUE STRUCTURELLE ENTRE SYSTEME DE TRANSPORT ET FORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE.

Spécificité du "mode" de production et du mode de consommation des transports dans leur relation avec la formation économique et sociale.

Le système de transport , défini au sens étroit ou physique comme mode de déplacement spatial des personnes et des marchandises, est produit et consommé en fait dans des conditions historiquement déterminées qui traduisent, dans l'articulation système de transports/système socio-économique, non seulement le degré de développement des forces productives mais aussi et surtout les rapports sociaux de production/distribution/répartition qui leur sont inhérents, au moyen des lois générales du fonctionnement et de régulation de la formation économique et sociale considérée. C'est pourquoi, en dégagant l'organisation technico-économique spécifique des modes de production et de consommation du système de transport , nous nous référerons en même temps et constamment aux rapports sociaux correspondants.

5.1.-1 § 1 - "MODE" DE PRODUCTION DES TRANSPORTS.

A un moment donné du développement d'une formation économique et sociale, le "mode" de production de son système de transport combine d'une manière complexe une base technico-économique avec les rapports sociaux de production et des formes superstructurelles particuliers qui, au-delà de l'aspect organisationnel, confèrent à cette base son caractère social. Mais ce caractère social n'apparaissant pas de façon immédiate oblige à faire d'abord un détour - nécessaire du reste - d'identification des éléments spécifiques de la structure de la base avant d'en arriver à leur formes sociales.

5.1.-1.1 A. L'infrastructure du système de transport et son organisation spécifique technico-économique.

Il s'agit des forces productives du système de transport - en tant que forme matérielle des rapports sociaux de production - constituées essentiellement par l'objet, les moyens et la force de travail dont l'organisation technico-économique révèle certaines spécificités sans être pour autant indépendante, comme on le verra, des rapports sociaux qui les déterminent dans l'ensemble du système économique. L'une des caractéristiques qui apparaît ici au niveau des forces productives est la simultanéité temporelle du déplacement spatial de l'objet, d'une partie des moyens de travail (matériel circulant) et de la force de travail (conducteur, contrôleur, etc.). Nous y reviendrons plus précisément dans l'analyse des différents éléments des forces productives.

5.1.-1.1.1

1) L'objet de travail.

L'objet de travail des transports stricto-sensu est constitué par les marchandises et les personnes transportées et déplacées dans l'espace. Comme nous le disions ci-dessus, la production et la consommation du transport temporellement simultanées ne peuvent ^{être} l'objet de stockage. De plus, le capitaliste transporteur ne peut s'approprier l'objet de travail du fait même qu'il ne le produit pas. Ces spécificités : simultanéité et non appropriation de l'objet de travail dans la production/consommation des transports font de ceux-ci une marchandise particulière. Elles posent par ailleurs de manière contradictoire et par voie de conséquence le problème d'organisation technico-économique des transports, même en termes de "rentabilité" (au sens conventionnel). En effet, l'impossibilité de stockage fait confronter d'une part le capital-transport au problème des heures "creuses" d'autant plus épineux qu'il est lié à une faible fréquence des heures de pointe et à une élévation de la composition organique du capital-transport ce qui joue dans le sens de la baisse tendancielle du taux de profit moyen - dont nous avons parlé dans les chapitres précédents. Tandis que d'autre part, le non-stockage des transports et la propriété de transporter et déplacer spatialement marchandises et personnes sans les produire ⁽¹⁾ - non-appropriation de l'objet de travail par le capital-transport - favoriseront le capital

industriel ou commercial, car le système de transports accélère la vitesse de rotation du capital (voir chap. 2), valorisera les marchandises et raccourcira les différentes phases (dont entre autres $A \rightarrow M$ et $M' \rightarrow A'$) du cycle de rotation du capital dans sa formule générale : $A \rightarrow M \left| \begin{array}{c} T \\ M \\ P \end{array} \right. \dots P \dots M' \rightarrow A'$ (2)

Ainsi, ces deux aspects contradictoires et corrélatifs de la spécificité de l'objet de travail du système de transport s'inscrivent comme on le voit en plein dans le cadre des contradictions internes au capital (cf. chap. 4).

5.1.-1.1.2

2) Les moyens de production (ou moyens de travail).

Quant aux moyens de production du système de transport, ils sont constitués par l'infrastructure terrestre ou immobile (voies, bâtiments et autres installations directement liées à leur fonctionnement, etc..) et par le matériel circulant (locomotives, navires, engins motorisés de manutention, etc..): La spécificité des premiers éléments notamment est l'occupation linéaire du sol - voies, quais, etc.. - (3) avec leur immobilité physique par rapport à la mobilité (relative) des seconds. Tous ces éléments, indépendamment de la distinction que nous venons de faire, se caractérisent dans l'organisation technico-économique par leur poids dans la composition technique organique du capital et donc dans ses conséquences sur le taux de profit moyen. Dans la relation objet de travail/moyens de production, il faut souligner l'adaptation technologique des seconds aux premiers d'une manière générale, à travers le progrès technique et la concurrence internationale: sécurité, rapidité, confort pour les personnes, meilleures conditions de déplacement spatial pour les marchandises (containérisation, système ro/re, oléoducs, etc..).

5.1.-1.1.3

3) La force de travail.

Son organisation au niveau de la production de transports est surtout caractérisée par le déplacement simultané d'une partie de cette force de travail (conducteurs, mécaniciens, serveurs, etc... constituant parfois un véritable équipage) avec l'objet de travail et le matériel roulant, à quelques exceptions près (oléoducs et pipe-lines pour les corps gazeux et liquides, télécommunications pour les transactions, grues pour les levées et poses, etc..). Il s'ensuit, dans une

certaine mesure, une plus grande aliénation de la force de travail par la responsabilité directe ou indirecte qu'elle subit en sus de la mobilisation sélective. Il faut préciser aussi que la nature de l'objet de travail (selon qu'il s'agit de produits périssables ou non, d'hommes d'affaires, d'ouvriers ou de touristes, etc...) et le mode de transport influencent fortement les conditions de travail, c'est-à-dire l'utilisation réelle de la force de travail dans l'activité des transports.

De manière générale, l'organisation technico-économique des forces productives revêt certains aspects spécifiques que nous venons de dégager rapidement dans leur ensemble. Mais au-delà de cette particularité organisationnelle de l'infrastructure des transports, ce qui en définitive est important et déterminant ici, comme dans tout processus de production, c'est le cadre social de structuration des forces productives (ci-dessus mises en relief) à travers les rapports sociaux de production et les formes d'intervention superstructurelle. Et c'est ici que l'organisation technico-économique cesse d'être un simple rapport homme/nature pour devenir plutôt et surtout un rapport social, c'est-à-dire des relations entre hommes et groupes d'hommes définis par leur place et leurs fonctions dans une formation économique et sociale donnée.

5.1.-1.2

B. Forces productives, rapports sociaux de production et formes superstructurelles dans la production du système de transport.

Au niveau de la production des transports, les forces productives dans leur développement/transformation révèlent leur caractère social (de classe) à travers notamment les formes de propriété et de gestion des moyens de production (infrastructures + matériel circulant) liés aux rapports capital/travail ou inter-capitalistes et aux formes superstructurelles qui lessous-tendent.

5.1.-1.2.1

1) Forces productives et rapports sociaux de production.

5.1.-1.2.1.1

a) Les formes de propriété.

L'analyse des formes de propriété des moyens de production des transports fait apparaître de façon déterminante

une coupure entre propriété publique des infrastructures, (voies et installations connexes) et propriété privée ou quasi-privée du matériel roulant. Cette coupure permet du fait de la grande immobilisation du capital dans l'infrastructure une dévalorisation structure-institutionnelle du capital-transport par le biais du financement public au profit du capital industriel et commercial qui gère ainsi ^{de} mieux ("rentabilité") l'autre partie des moyens de production : le matériel circulant (par opposition à l'infrastructure). La même coupure, en dehors du financement public avec l'articulation capital privé/capital public, se traduit aussi soit par des alliances de classe autour des tarifications/péréquations (géographiques et/ou par produit) pratiquées par l'Etat dans ses rapports avec les propriétaires fonciers et les industriels, soit par des conflits de classes dans les rapports capital/travail ou inter-capitalistes autour des tarifs préférentiels. C'est ce que MARX remarquait déjà de son temps en écrivant à propos des transports : "La modification des moyens de transport produit donc des différences locales dans le temps de circulation des marchandises, dans les possibilités d'acheter et de vendre, ou bien elle a comme conséquence une répartition différente des différences locales existantes. Pour comprendre l'importance de cette circonstance par rapport à la rotation du capital, on n'a qu'à se rappeler les litiges des représentants commerciaux et industriels des différents centres avec les directions des Chemins de Fer" (4).

De nos jours, et dans la formation économique et sociale française, l'existence de la S.N.C.F. traduit à cet égard ces conjonctions et contradictions d'intérêts de classes avec cependant une certaine atténuation de la coupure systématique entre propriété publique et propriété privée du fait même des limites imposées par les mécanismes institutionnels de la dévalorisation du capitalisme monopoliste d'Etat et notamment par l'exacerbation des contradictions inter-capitalistes. Mais cette atténuation relative est en réalité relayée par d'autres mesures plus courantes (découpages différentiels de l'activité des transports entre secteurs privé et public ; financement public sélectif ; ...) permettant en définitive - par refoulement des contradictions - au capital privé industriel et commercial non seulement de ne pas céder dans son secteur d'activité une part de la plus-value mais aussi de s'approprier une partie de celle produite par l'activité de transport. Une autre forme de propriété dans la production

de transports apparaît au travers du financement de certaines infrastructures de transport (voies, quais, darses) pour des usages privés ou quasi-privés. C'est le cas à Dunkerque de la grande Darse et de certaines voies de desserte du Port Autonome de Dunkerque qui sont propriété de l'Etat mais dont l'usage est pratiquement privé (Usinor). Toutes ces coupures dans les formes de propriété des moyens de production des transports sont à référer en dernière analyse - nous y reviendrons plus loin - aux contradictions inter-capitalistes et donc à la capacité différentielle des fractions de la classe capitaliste à faire valoir leur intérêts spécifiques au sein de l'appareil d'Etat.

5.1.-1.2.1.2

b) Quant au mode de gestion des moyens de production des transports à travers la concentration/centralisation du capital et les différentes formes de concurrence, il est déterminé aussi par les rapports sociaux de production et leurs aspects superstructurels correspondants. Ainsi, de manière générale, l'on sait que dans le mode de production capitaliste la concentration/centralisation du capital en tant que rapport social ou forme matérielle d'appropriation en vue de la production/reproduction à grande échelle détermine l'état de développement des forces productives. Ceci explique d'une part le monopole au niveau du grand capital et d'autre part la concurrence, l'absorption en partie et surtout l'intégration très poussée de la petite (et même moyenne) production traditionnelle (artisanale ou paysanne) comme condition et résultat de l'expansion et de l'accumulation du capital.

Dans le cas de la production capitaliste des transports, ce phénomène se manifeste d'autant plus que les transports sont liés au système économique tout entier et qu'ils y jouent un rôle fondamental quant à l'accumulation du capital. Il se traduit concrètement alors du point de vue des formes de propriété et du mode de gestion par le maintien nécessaire de la production artisanale de transports, fortement intégrée au mode de production capitaliste. Et c'est dans le sens d'une telle évolution avec le développement correspondant de la sous-traitance qu'il faut situer et comprendre, entre autres conflits sociaux, la lutte de petites et moyennes entreprises de transport contre la pression concurrentielle des monopoles et la discrimination (financière surtout) de l'Etat. De même,

mais alors dans le cadre des rapports et contradictions inter-capitalistes, les nouvelles formes de gestion/concurrence et de propriété suscitent des conflits d'intérêts de classe entre chantiers navals, soumis du fait de la concurrence internationale à la course au grand tonnage (avec les coûts de production que cela impose), et armateurs, qui demandent que les cahiers de charges des constructeurs tiennent compte aussi et au mieux de leurs intérêts (amortissements des unités acquises depuis peu, hausse modérée des prix par rapport à ceux des frets, etc...).

Au total, les formes de propriété et de gestion des moyens de production de transports sont les manifestations concrètes des rapports sociaux de production qui structurent en dernière instance le développement des forces productives du système de transports, mais ceci en interconnection avec les formes superstructurelles d'intervention de l'Etat.

5.1.-1.2.2

2) Formes d'intervention superstructurelle.

En dehors du financement public (direct ou indirect dans le capital-transport) que nous avons évoqué plus haut avec la dévalorisation corollaire du capital public, l'Etat est amené dans les rapports capital/travail ou entre capitalistes à jouer un rôle (aux)déterminant dans la mise en place de l'infrastructure du système de transport par l'intermédiaire de son appareil (politique, administratif, idéologique, institutionnel). C'est pourquoi il convient de ne pas s'arrêter au seul rôle d' "agent économique" de l'Etat, mais d'aller au-delà pour percevoir l'Etat comme lieu privilégié de l'exercice du pouvoir de classe et de médiation/régulation de la lutte de classes (notamment des conflits internes au capital). Et dès lors les formes d'intervention de l'Etat, qu'elles soient économiques (financement, prise en charge, tarification, etc..), politico-juridiques (statut d'utilité publique), ou politico-administratives et institutionnelles (découpages, programmations, décisions, institutions de gestion, etc...), ou encore idéologiques (transport en commun... de la force de travail), toutes servent objectivement à la production et à l'organisation du système de transport. Partant, elles doivent être analysées comme le produit de toute une dynamique sociale traversée par les rapports de classes comme nous le reverrons dans la section 3 de ce chapitre.

Mais auparavant, il ressort de l'analyse du système de transport en termes de "mode" de production que rapports sociaux et formes superstructurelles constituent le cadre déterminant des forces productives de ce système. La production des transports, au sein de l'ensemble du système socio-économique, apparaît donc non plus comme un simple moyen de déplacement spatial mais comme un produit socio-économique du procès d'ensemble de production. Et comme tout produit, le transport ne sera effectivement produit du système socio-économique que s'il y est consommé ; ce qui nous amène à étudier le mode de consommation des transports, que nous continuons à séparer théoriquement de la production en dépit de leur nécessaire simultanéité temporelle et spatiale.

5.1.-2

§ 2 - MODE DE CONSOMMATION DES TRANSPORTS.

L'adaptation des transports au système socio-économique en termes d'usage et de consommation de transports se ramène aux exigences spécifiques du système de transports lui-même quant à son organisation/utilisation spatiale en vue de répondre à l'ensemble des besoins économiques. De ce fait et au même titre que la production de transports, le mode de consommation présente aussi des formes organisationnelles technico-économiques étroitement liées aux rapports sociaux qui les sous-tendent.

5.1.-2.1

A. Les formes d'organisation technico-économiques de la consommation des transports.

Nous avons défini précédemment le système de transport comme produit socio-économique, partie et condition du procès d'ensemble de production. C'est précisément au sein de ce procès d'ensemble qu'il faut analyser, sous leurs aspects techniques et économiques, l'usage et la consommation des transports selon qu'ils se rattachent directement ou indirectement au procès de production.

5.1.-2.1.1

1) La consommation intermédiaire.

Dans le procès d'ensemble de production direct et par le biais de la circulation qui le prolonge (5), la concentration/mobilisation des forces productives notamment par le déplacement spatial de la force de travail et des moyens de pro-

duction (approvisionnement des unités de production en machines, matières premières, etc...) implique une consommation intermodale variable de transports nécessitant à son tour un minimum d'infrastructure correspondante. De la satisfaction ou non de ce minimum, il peut résulter par exemple une desserte intermodes et interusagers plus ou moins satisfaisante ; ce qui pose tout le problème de l'adéquation/inadéquation de la production à la consommation de transports en tant que rapport social comme on le verra plus loin. Toujours au sein du procès de production à l'intérieur même de la sphère de circulation, il faut noter la consommation et l'usage particuliers des télécommunications en matière de transactions d'affaires avec une organisation d'infrastructure variable en quantité et qualité.

Par ailleurs, nous avons évoqué plus haut la spécificité des transports à valoriser les marchandises (qu'ils ne produisent pas) au moyen du déplacement spatial ; celui-ci permet au produit de constituer une valeur nouvelle et de réaliser ainsi sa valeur sur le marché de destination. Cette spécificité se traduit, dans les procès de circulation et d'échange considérés comme une "continuation du procès de production" (6), par une organisation technico-économique de la consommation et de l'usage des transports à travers les différents "types possibles de distribution" ou d'"accès à la consommation des marchandises" (7). Ainsi, par exemple, les livraisons directes sur les lieux et places du marché, à domicile, dans les commerces (grandes surfaces) influent différemment - en tant que formes d'usage et de consommation des transports - sur la valeur d'échange (hausse ou réduction relative des prix) des produits.

5.1.-2.1.2

2) La consommation finale.

Quant à la consommation finale ou la "production consommatrice" (K. MARX) du système de transport (hors du procès de production), elle revêt aussi certaines formes d'organisation technico-économique identiques à celles de la consommation intermédiaire du point de vue intermodes (ferroviaire, routier, maritime, aérien) et interusages (collectif, individuel), avec la prédominance (du moins quantitative) du mode routier (automobile) et de l'usage individuel. En revanche, des différences apparaissent lorsqu'on considère par exemple les formes infrastructurelles particulières et

relatives soit aux localisations d'immenses parkings des grandes surfaces "gratuits" à la clientèle, soit aux circuits de loisir ou de sport (bateaux de plaisance, automobiles de course), soit encore aux installations géo-techniques des télécommunications (taxiphones sur places publiques avec une limitation intra-urbaine de portée technique, etc.). De même, il faut remarquer que, du point de vue de l'objet de travail, la consommation et l'usage des "transports comme bien final" ne se rattachent directement ni à la force de travail, ni à la marchandise au sens marxiste des termes, car l'activité des transports entre ici dans le cadre général de la reproduction sociale. De ce fait, la distinction que l'on peut opérer, comme le suggèrent CHAPOUTOT et GAGNEUR, à propos des "conditions concrètes de fonctionnement" entre "entreprises de transport des personnes" en tant que force de travail et "entreprises de transport des marchandises" - donc au sein du procès (direct) de production - disparaît. (8)

Mais, par delà ces (quelques) aspects technico-économiques, la base sociale du mode de consommation du système de transports est à référer aux rapports sociaux et économiques et aux formes d'intervention superstructurelle comme nous avons essayé de le faire précédemment pour le mode de production des transports.

5.1.-2.2

B. Rapports sociaux et formes superstructurelles dans la consommation du système de transports.

L'importance de la prise en compte des rapports sociaux de production dans la consommation des transports donne à cette dernière son caractère socio-économique en rapport avec l'état de développement des forces productives des transports et de celles de l'ensemble du système économique.

5.1.-2.2.1

1) Ainsi le rapport de classes dans la consommation du système de transports au sein du procès (direct) de production sous la forme de mobilisation effective de la force de travail apparaît du fait même de la nature sélective de cette mobilisation. La répartition des horaires et de la fréquence des dessertes d'un côté et celle des réseaux routiers notamment (échangeurs d'autoroutes) de l'autre, ne se font-

elles pas, avant tout, compte-tenu de la position de l'entreprise dans la consommation directe (marchandises) ou indirecte (force de travail) de transport plutôt qu'en fonction des intérêts sociaux des autres usagers (ouvriers) ? (9) De même, la prise en charge des frais de transport comme coût des déplacements et transports de la force de travail ne constitue-t-elle pas l'objet des conflits d'intérêts de classes dans le rapport capital/travail ? Selon donc que ces frais sont supportés en partie ou intégralement soit par l'employeur (augmentation réelle de la masse salariale), soit par le salarié (transport individuel ou collectif avec ou sans quelques "primes" dérisoires eu égard au coût total réel des transports), il y apparaît un rapport de classes.

Par ailleurs, dans la consommation finale des transports, le caractère social apparaît aussi à travers le rapport inter-capitaliste : tantôt comme un conflit d'intérêts entre industriels - constructeurs et transporteurs sur un même marché - par le biais d'un accroissement concurrentiel de la consommation et de l'usage de véhicules individuels, tantôt comme une alliance tacite et indirecte entre le capital-transport et le capital commercial (grandes surfaces participant - sous forme de transfert de plus-value - à l'infrastructure de la consommation -même finale- des transports référant à la clientèle). Nous reprendrons du reste cet aspect du problème pour mieux en saisir tout l'enjeu dans le paragraphe suivant sur la dynamique interne de la reproduction du système de transports, c'est-à-dire tant du point de vue de la production que de celui de la consommation.

5.1.-2.2.2

2) Mais auparavant, il faut dégager au niveau de la superstructure les formes d'intervention sélectives, directes ou indirectes, de l'appareil d'Etat qui viennent, comme dans le cas de la production, renforcer le caractère social du mode de consommation des transports. Sur le plan politise-économique, les financements publics (par exemple) d'équipements collectifs ou privés de transports ou liés aux transports révèlent les intérêts de classe et par là la nature de l'Etat et l'appui fondamental de celui-ci au capital. Ils constituent aussi et en même temps un support objectif du rapport social capital public/capital privé. Ce qui dans la consommation des transports se manifeste concrètement de la manière la plus importante soit par un usage privé ou quasi-privé d'équipe-

ments collectifs, soit par le financement public d'équipements privés. C'est le cas à Dunkerque des télécommunications, des voies navigables dont le canal Dunkerque-Valenciennes, des routes et de bien d'autres équipements assumés par le ministère de l'Équipement, la S.N.C.F. et l'E.D.F. sur la zone industrialo-portuaire et son hinterland ⁽¹⁰⁾. (Ce pourrait être le cas aussi - s'il était construit au moyen du financement public - du conduit de sel Dax-Le Verdon à l'usage quasi-exclusif de la Dow Chemical).

La politique de répartition inégale de consommation intermodes et interusagers perçue empiriquement au niveau régional en termes génériques de "déséquilibre des axes de communication" ou d'insuffisance d'équipements collectifs de consommation des transports est à référer également (comme celle des tarifications et découpages différentiels) au rapport social Etat/capital privé dans la consommation et l'usage des transports. Quant aux formes idéologiques du mode de consommation (individualiste) du système de transports, elles paraissent d'autant plus subtiles et "novatrices" qu'elles ont prise - la pression des transporteurs capitalistes aidant - dans l'"opinion publique" à travers les pratiques et terminologies conventionnelles de "transport en commun/service public", de "congrés payés", de "billets-charters ou touristiques" en rapport avec le développement correspondant de toute une infrastructure croissante du tourisme. Dès lors et dans cette optique, on ne s'étonne plus beaucoup même si l'on note par exemple comme A. JUILLET "que si la presse de l'automobile tire à 2 400 000 exemplaires, il n'y a aucun périodique des usagers de transports en commun et que les goûts des consommateurs sont différemment entretenus et satisfaits (le "Concorde" aura absorbé autant de crédits publics que les transports en commun dans le même temps, alors que celui-là transporte par jour 1 400 personnes et ceux-ci 3.400.000 !)"... ⁽¹¹⁾.

De manière générale, l'analyse (rapide) de l'organisation sociale du "mode" de consommation du système de transports révèle que cette organisation - perçue au niveau phénoménal en termes conventionnels de "demande" de transport - est fonction des besoins de l'ensemble du système économique et donc du mode de production qui y est déterminant et/ou dominant à un moment historique de la formation économique et sociale considérée. Or nous avons vu qu'il en était également ainsi du "mode" de production du (même) système de transports.

Cela explique d'une part le problème d'adéquation/inadéquation de "l'offre" et de la "demande" de transports ; d'autre part, cela montre que la production/consommation et l'usage des transports s'articulent réellement - même si nous les y avons séparées théoriquement - au sein du système socio-économique, c'est-à-dire du procès d'ensemble de production. Partant, nous pouvons à présent améliorer en l'affinant notre conception du système de transport dans la problématique de la combinaison complexe production/consommation qui fait des transports un produit socio-économique spécifique par et pour l'ensemble du système socio-économique: donc ici le mode de production capitaliste (monopoliste) - étant donnée la formation économique et sociale (capitaliste) où nous avons situé l'analyse - en est, en dernière instance, le déterminant. MARX note à ce propos : "d'une part, les transports forment une industrie indépendante et, par suite, une sphère d'investissement particulière du capital productif. Ce qui distingue d'autre part l'industrie des transports, c'est qu'elle apparaît comme la continuation d'un processus de production au sein du processus de circulation et en vue de celui-ci" (12).

Saisi comme tel, le système de transport ne peut plus - et on le comprend davantage - paraître ni "neutre" ni comme ayant une "logique" propre, ce qui confirme en l'occurrence notre hypothèse de départ. Mais les transports ne sont pas que simple produit de l'ensemble du système économique. L'activité sociale même des transports, par-delà l'organisation technico-économique de la production/consommation, leur confère toute une dynamique interne quant au procès de production/reproduction du capital dont ils constituent le "support matériel" essentiel. Quant à la reproduction du système de transports, c'est-à-dire à la "répétitivité" de son procès, elle constitue une des "exigences" de l'ensemble du système économique à l'égard des transports. Cependant, dans la double articulation : transports/production-reproduction du capital et capital/production-consommation-reproduction des transports, la formation et la transformation continues et itératives du système de transport qui nous intéressent ne peuvent être analysées, nous l'avons vu, comme une adaptation offre/demande grâce au libre jeu ou aux mécanismes "(auto-)régulateurs" du marché. Il s'agit d'un processus de structuration/restructuration des forces productives (des transports) et des rapports sociaux correspondants, processus par lequel les transports

jouent alors un rôle actif dans leur articulation complexe avec l'ensemble du système économique. C'est donc de ce point de vue (double) que nous essaierons de dégager les éléments de la dynamique du procès de reproduction des transports.

5.2

Section 2 - DYNAMIQUE DU SYSTEME DE TRANSPORT DANS SON PROCES
DE REPRODUCTION AU SEIN DE LA FORMATION ECONOMIQUE
ET SOCIALE CAPITALISTE.

Le procès de reproduction du système de transport implique un ensemble de conditions concrètes permettant simultanément de manière continue et "répétitive" la production/consumption des forces productives de transports et les rapports sociaux de production qui leur sont inhérents. Il s'agit là des conditions de reproduction qui doivent être réalisées à la fois au niveau de la production et de la consommation des transports. En effet, il faut rappeler que dans nos analyses précédentes (cf; supra chap. 2) nous avons essayé de montrer déjà dans le rapport capital/travail le rôle de "support matériel" essentiel que jouent les transports dans le procès d'ensemble - production/reproduction - du capital, au moyen de l'accélération de la vitesse de rotation du capital, de la fluidité/régularité des approvisionnements et des dessertes, de la sécurité, de l'adaptation et du confort assurés à l'objet des transports, etc... Tout cela constituant les conditions de réalisation de la valeur d'échange des marchandises et partant de la reproduction du capital (qui peut alors "briser l'espace au moyen du temps" voire réciproquement). Historiquement, il a résulté de cette "nécessité" des transports (constituant en même temps et contradictoirement une "entrave") une organisation particulière (de production/consumption) telle qu'on l'a vue dans la section précédente en termes de "mode" de production des transports. Or, précisément, l'évolution technico-socio-économique (dimension ou échelle de production, degré de développement/transformation des forces productives et des rapports sociaux de production, etc..), avec les contradictions (internes) qu'elle suscite, va créer à son tour les conditions (objectives et subjectives) de la reproduction du système de transport.

5.2.-1

§ 1 - REPRODUCTION DES CONDITIONS DE LA PRODUCTION
DES TRANSPORTS.

5.2.-1.1

A. Au niveau des forces productives.

De par le développement des forces productives et les exigences de l'ensemble du système économique capitaliste, le capital privé a pris en charge la production des transports, ce qui s'est traduit par toute une nouvelle restructuration de l'espace socio-économique et par la concentration/centralisation des capitaux.

5.2.-1.1.1

1) La concentration/centralisation des capitaux.

(fusions, séparations, absorptions, etc... par le jeu de la loi du développement inégal).

Elle a abouti notamment, à un moment donné de l'histoire du mode de production capitaliste, à la dissociation fonctionnelle du capital-transport d'avec le capital industriel d'une part, et le capital commercial (ou marchand) d'autre part ; en sorte que le transporteur n'est plus - pour reprendre l'expression de RITTER ⁽¹³⁾ - un simple "technicien" ou "mandataire" des industriels et/ou des marchands. Cette évolution des forces productives, sous la domination des rapports en termes de structuration/restructuration des capitaux et de l'élargissement de l'échelle de la production/reproduction, va objectivement permettre en l'accroissant le développement "autonome" - par voie de dominance - de l'industrie des transports. Ceci s'explique, à un moment historique donné du mode de production capitaliste, soit par certaines conditions ^(o) qui ont précédé et contribué à la séparation des fonctions du transport, du commerce et de

(o) Développement des forces productives, immobilisation croissante des capitaux dans l'infrastructure et le matériel roulant, impossibilité pour l'entreprise industrielle d'utiliser sa flotte comme le "voiturier" pour un service "vendu" de transport, etc...

l'industrie, soit par celles qui l'ont suivie ^(e). Toutes ces conditions ont, en tout état de cause, déterminé l'organisation particulière du capital-transport aux mains de puissantes sociétés privées nationales ou transnationales spécialisées. La production et la reproduction des transports - l'automobile avec la route après la locomotive et le rail - a suivi ce mouvement (de grande échelle et conflictuel) de l'ensemble du capital, au moyen de l'utilisation d'une haute technologie, d'une force de travail qualifiée et d'une main d'oeuvre nombreuse, et par la formation/développement/transformation continue et réitérée de ces forces productives (avec les rapports sociaux inhérents).

5.2.-1.1.2

2) C'est également ainsi qu'il faut, au niveau de l'infrastructure et du matériel circulant, lier étroitement, voire directement et réciproquement par le biais de l'intégration et des interdépendances techniques et financières, la reproduction des conditions (technologie, force de travail,...) de production du système de transport à la poussée, entre autres, des industries du bâtiment ⁽¹⁴⁾ (ateliers, usines, habitats-logements, etc..), des travaux publics (équipements collectifs), de la sidérurgie/métallurgie (automobiles, locomotives, chantiers navals,...) et de production d'énergie (pétrole, pétrochimie), etc... Précisons ici à propos de la force de travail et de sa reproduction qu'elles ne sont pas spécifiques au sein du seul système de transports. En conséquence, il faut les inclure dans l'activité économique globale pour dégager la répercussion sur la reproduction du système de transport ; c'est ce que nous ferons plus loin.

5.2.-1.2

B. Au niveau des rapports sociaux et des formes superstructurelles.

5.2.-1.2.1

1) Quant aux rapports sociaux dont la reproduction est à référer aux conditions de reproduction du système de

(e) Accroissement de la composition organique du capital par rapport au prix, à la sécurité et à la rapidité exigées du transporteur, non appropriation de l'objet de travail, concurrence nationale et internationale ardue entre réseaux et différents modes de transport, etc...

transport, ils apparaissent notamment au travers des contradictions internes au capital et engendrées - en dépit de la restructuration du capital - par sa concentration/centralisation/suraccumulation. La reproduction de ces contradictions dans le rapport capital/travail, nous l'avons vu (cf. supra chap. 4), se traduit encore ici essentiellement par la baisse tendancielle du taux de profit, avec les conflits et lutte de classes (inter-capitalistes ou/et entre capitalistes et ouvriers) qu'elles impliquent et qui même les recréent, avec - on s'en doute - l'intervention permanente de l'Etat.

5.2.-1.2.2

2) L'intervention de l'Etat dans la reproduction de ces rapports sociaux vise à perpétuer l'encadrement objectif du capital privé par la dévalorisation du capital public. Ainsi, au niveau du capital-transport, l'Etat réunit un ensemble de conditions par différentes formes d'intervention superstructurelle, dont par exemple la prise en charge et le financement public de l'infrastructure des transports permettant objectivement la "réalisabilité du matériel circulant" (15). Mais dans la reproduction des appareils superstructurels de l'Etat évoqués au paragraphe précédent, l'important à noter ici (par rapport au politico-idéologique) semble, somme toute, être l'intervention du système institutionnel par la production de nouvelles formes d'institutions (création des ports autonomes relayant les Chambres de Commerce et d'Industrie dans la gestion des transports maritimes, décentralisation et application fréquente du pouvoir de déclaration "d'utilité publique" pour les expropriations foncières en vue de l'infrastructure de transport, etc..).

D'une manière générale, la reproduction des conditions de production des transports se situe dans le cadre de la dynamique et de l'activité sociale du système de transports, c'est-à-dire sous la détermination des rapports sociaux de production, au sein de la formation économique et sociale considérée. En d'autres termes, dans la relation (sociale) transport /capital, les transports en tant que forces productives matérialisant ce rapport social vont d'un côté jouer comme on l'a vu un rôle prépondérant quant au procès d'ensemble de production/reproduction du capital. Mais d'un autre côté et réciproquement, compte-tenu de ses propres exigences - continuité et répétitivité de son propre procès -, le capital va prendre en charge l'organisation particulière de la

production des transports, participant de ce fait même à la reproduction des conditions de production et de consommation du système de transports.

5.2.-2

§ 2 - REPRODUCTION DU MODE DE CONSOMMATION
DES TRANSPORTS.

Bien que nous ayons opéré délibérément dans ce chapitre, pour des raisons d'analyse, une séparation théorique entre la production et la consommation des transports, on se doute qu'il n'existe ici, du moins en réalité, aucune dichotomie étanche, sinon quelques spécificités que nous nous sommes efforcés de mettre en relief. C'est dans cette même optique que nous traitons de la reproduction du système de transports. Ainsi, pour montrer qu'en fait, de cloisonnement net, il n'en existe pas entre la reproduction des conditions de production des transports et celles de leur consommation, on peut noter qu'au niveau des forces productives du système de transports, la reproduction des moyens de production dont l'infrastructure terrestre par exemple (routes, rails, installations connexes, etc...) contribue également à la reproduction des conditions de la consommation. Plus précisément, les autoroutes de dégagement, permettant, par exemple, un gain de temps, d'usure des moteurs et de consommation de carburant indépendamment de la distance, ne participent-elles pas directement (usage de transports individuels) ou indirectement (localisation d'entreprises) à la production/consommation et reproduction du système de transport ? C'est pourquoi nous ne reprendrons donc dans ce paragraphe que les éléments qui confèrent à la reproduction des conditions du mode de consommation du système de transport une certaine spécificité en rapport avec la mobilisation de la force de travail, les rapports sociaux correspondants et certaines formes superstructurelles notamment politico-idéologiques.

5.2.-2.1

A. Reproduction de la force de travail et du mode de
consommation du système de transport .

Nous avons vu dans le paragraphe précédent que la mobilisation et la reproduction de la force de travail au sein de la formation économique et sociale capitaliste, dans le rapport transport /procès d'ensemble du capital, constituent

une des conditions essentielles de la production/consommation du système de transport . De même, nous avons montré que l'évolution des forces productives du mode de production capitaliste a conduit sur une plus vaste échelle à une organisation particulière des transports en vue de mieux assurer - en tant que "support matériel" - le procès de reproduction du capital. Mais, si dans cette évolution le système de transport a permis la distribution/redistribution spatiale des forces productives et la restructuration subséquente de l'espace socio-économique, en revanche, au niveau de la concentration/mobilisation de la force de travail du système socio-économique, cela s'est traduit par la réalisation d'un ensemble de conditions contribuant en retour à la reproduction du "mode" de consommation des transports. Ainsi les déplacements et transports continus et itératifs de la force de travail - domicile/lieu de travail et inversement - constituent un processus de mobilisation et de reproduction de cette force de travail en même temps qu'une vente/achat directe (transport en commun) ou indirecte (transport en véhicule particulier) du service-transport comme "service marchand". Partant, ce processus participe activement à la reproduction (quasi-directe) du mode de consommation du système de transport comme cela apparaît maintenant dans le rapport dialectique entre procès de reproduction du capital, de la force de travail et des transports. Dans le même sens, il faut préciser ici que les autres déplacements et transports, tout en n'étant pas nécessairement ceux des marchandises ni ceux de la mobilisation de la force de travail au sens marxiste strict, s'inscrivent cependant dans le cadre de la reproduction (sociale) générale et donc participent à la reproduction indirecte des conditions de consommation du système de transport .

5.2.-2.2

B. Reproduction du mode de consommation des transports (par la mobilisation de la force de travail) et rapports sociaux correspondants.

A ce propos, il convient de remarquer que la consommation et l'usage des transports en commun ou individuels pour la mobilisation/reproduction de la force de travail pose en effet le problème important (de caractère social) des frais de transport suivant qu'ils sont en partie à la charge de l'employeur (cas parfois des transports en commun) ou en to-

talité au compte de l'ouvrier (cas de véhicules particuliers). Ceci fait naître souvent des conflits sociaux ⁽¹⁶⁾ dont l'enjeu ici est certes à référer en définitive au procès de reproduction du capital, mais de façon médiate, c'est-à-dire par la reproduction interposée de la force de travail et du mode de consommation des transports. Et c'est dans cette articulation particulière capital/travail/transport au sein du mode de production capitaliste avec ses contradictions internes qu'il faut - pour reprendre l'expression de CHAPOUTOT et GAGNEUR - situer "la position du débat transports en commun-véhicules particuliers" ⁽¹⁷⁾, débat dont nous avons déjà dégagé du reste certains aspects dans la problématique de la reproduction des conditions de consommation des transports et des rapports de classe qui la traversent.

Les formes superstructurelles d'intervention de l'Etat se traduisent ici en termes politico-idéologiques (défense et éloge de tel mode ou de tel usage) d'incitation à la consommation (concurrentielle et/ou individualiste) des transports avec parallèlement le développement concret de l'infrastructure foncière, touristique et urbanistique sous un certain vocable approprié du type "aménagement du territoire" et servant réellement de support à la reproduction des conditions de consommation du système de transport .

Au total, si la reproduction spécifique du système de transport paraît difficile à "isoler" de celle de l'ensemble du système économique, ceci est encore plus difficile en ce qui concerne la reproduction des conditions de production, séparée, fut-ce théoriquement, de celle des conditions de consommation des transports. Aussi doit-on lier plus étroitement aux différentes instances de la formation économique et sociale, d'une part la production/consommation/répartition (inégales) du système de transport , et d'autre part l'ensemble des conditions (elles-mêmes inégales) de reproduction du système par la restructuration de l'espace socio-économique, la redistribution des forces productives avec donc la transformation des rapports sociaux. De ce fait, notre analyse (rapide) comporte sans doute des insuffisances théoriques par rapport à la réalité qui oblige en matière de procès de reproduction des activités socio-économiques - le cas des transports - à aller au-delà du sens strict du rapport de production (organisation et pouvoir de production) ou de reproduction (pro-

duction nouvelle ou réitérée de ce qui existe) et d'atteindre le cadre large et réel de ces mêmes rapports dans l'articulation production/reproduction à la fois. Cependant, et en dépit de tout, cet effort d'abstraction et de séparation théoriques nous a semblé nécessaire même avec certains détails et détours, pour mieux apprécier par la suite les enjeux que révèle le système de transport au sein de la formation économique et sociale, au niveau de la région par exemple.

En effet, les deux précédents paragraphes nous ont permis de montrer, à travers les conditions de production/consumation/reproduction du système de transport que celles-ci, à un moment historique de la formation économique et sociale (capitaliste), suivent la logique du capital quant au développement/transformation des forces productives, des rapports sociaux et donc des contradictions internes du mode de production capitaliste. Partant, les différences dans ces conditions et les inadéquations dans le fonctionnement général du système de transport en tant que "support matériel" du procès d'ensemble du capital, loin d'être des imperfections des mécanismes autorégulateurs de l'offre ou de la demande, ou l'effet de quelques aléas et fatalité, traduisent plutôt les différenciations sociales en termes de rapports de classes (dominantes et dominées). La dynamique sociale qui se développe et détermine les différents processus de programmation-réalisation du système de transport doit être analysée sur la base de la capacité différentielle de ces classes, couches et fractions sociales à représenter leurs intérêts spécifiques (économiques, politiques, sociaux) au sein de la formation économique et sociale par le biais notamment de l'appareil d'Etat. Ceci se reporte alors ici, sur le terrain des transports, en termes d'enjeu et d'impacts qu'il convient d'analyser à présent en rapport avec le développement régional.

5.3

Section 3 - PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE D'UNE ANALYSE
DES ENJEUX ET DES IMPACTS DU SYSTEME DE
TRANSPORT DANS L'ARTICULATION FORMATION
ECONOMIQUE ET SOCIALE / REGION.

De ce qui précède, il ressort que le système de transport n'est ni un produit neutre, ni un ensemble "autonome" ayant un logique propre et que la structuration/restructuration spatiale que provoquent le développement et la transformation du système de transport n'est jamais uniquement fonctionnelle; c'est-à-dire purement orientée vers les besoins de l'ensemble de la collectivité. Bien au contraire, dans le mode de production capitaliste (monopoliste), on peut considérer cette orientation comme l'expression des exigences du grand capital appuyé par l'intervention de l'Etat, donc comme le résultat de l'ensemble des contradictions de l'expansion et de la reproduction du capitalisme contemporain. C'est ainsi que les investissements en matière d'équipements de transports ("modernisation"/extension) peuvent constituer un ou des enjeux en tant qu'objet particulier de la lutte politique de classe à un moment historique donné de la formation économique et sociale et dans un cadre spatial déterminé : celui d'une région. En effet, il arrive que les différents éléments, dans notamment les forces productives et les rapports sociaux de production avec les formes d'intervention superstructurelle que l'analyse théorique a permis de dégager, se cristallisent souvent au niveau régional, impliquant toute une dynamique sociale particulière autour de la relation capitaux/classes et groupes sociaux/appareil d'Etat, même si celle-ci en définitive est le reflet de la formation économique et sociale nationale ou internationale. L'analyse de cette articulation complexe avec les impacts socio-économiques résultant de la mise en place de nouvelles infrastructures de transports devrait permettre sur le plan régional d'y saisir et lier le développement du système de transport avec celui de l'ensemble du système économique.

Dès lors, deux moments de l'analyse se dégagent nettement, fondés sur une problématique en termes d'enjeux et d'impacts avec les différents aspects économique, social, politique, idéologique et institutionnel qui sont mis en jeu à l'intérieur même du système de transport, en interconnexion

avec le système socio-économique, à travers notamment les formes concrètes de dévalorisation du capital, de restructuration spatiale et du déplacement des effets des contradictions du capital telles qu'elles se reflètent dans l'espace régional considéré.

Toutefois, on peut auparavant formuler certaines hypothèses sur la base des enseignements théoriques tirés des chapitres précédents et en rapport direct avec notre problématique -en termes d'enjeux et d'impacts- dans l'espace socio-économique délimité à la région qui, somme toute, peut constituer le cadre d'études concrètes pour la suite de nos recherches.

5.3.-1

§ 1 - HYPOTHESES LIEES A LA DEMARCHE SOCIO-ECONOMIQUE

EM TERMES D'ENJEUX ET D'IMPACTS.

La première hypothèse que nous formulons permet de percevoir un projet de "modernisation"/extension d'équipements en matière de transport comme résultant d'une conjonction d'intérêts objectifs entre :

- une fraction de la bourgeoisie locale (ou régionale) représentée dans les différentes instances de pouvoir politique et institutionnel au niveau local (ou régional) ;
- une ou plusieurs firmes multinationales à la recherche, par exemple, de sites équipés, mais non occupés, et de main d'oeuvre bon marché ;
- la fraction du capital dominant au sein de l'appareil d'Etat intervenant dans la restructuration des différentes branches industrielles liées aux nouvelles infrastructures de transport ;
- le personnel politico-administratif placé en position d'"autonomie relative" à l'égard des classes et groupes socio-économiques sus-mentionnés.

La deuxième hypothèse fait du projet de "modernisation"/extension du système de transport un "enjeu" (reste à définir s'il est principalement économique, politique, social, etc..) en référence aux contradictions rencontrées au niveau local: ainsi se détermine une dynamique sociale qui est l'expression des intérêts et stratégies des classes et groupes socio-économiques impliqués dans cette dynamique.

Avec la troisième hypothèse, le projet ne révèle de façon immédiate que des intérêts (régional, national et/ou international) "représentés" et mis en avant par le personnel politico-administratif au nom des classes et couches sociales dominantes au niveau local. Ceci pose le problème du repérage des intérêts objectifs spécifiques et celui des alliances/conflits entre ces groupes socio-économiques, car, au-delà d'une alliance sur la base de la conjonction des intérêts objectifs ou "principaux" avec le discours politico-idéologique qui la sous-tend - le "développement régional" par exemple -, chaque groupe poursuit des intérêts spécifiques pouvant entrer en conflit à terme.

Enfin, la quatrième et dernière hypothèse suppose que, dans le cas d'une conjonction d'objectifs "principaux", il s'agira, en ce qui concerne les intérêts spécifiques, pour :

- la fraction hégémonique de la bourgeoisie locale, d'obtenir des équipements qu'elle ne peut ni ne désire financer seule (ainsi, la bourgeoisie portuaire justifiera par exemple devant l'appareil d'Etat la "nécessité" du financement public d'équipements non pas portuaires tout court, mais "industriolo-portuaires") ;
- les multinationales, d'installer un établissement-relais dans une chaîne de production distribuée spatialement à l'échelle internationale avec les facilités qu'apportent les nouvelles infrastructures de transport, etc...

On comprend dès lors que toute une dynamique socio-économique se développe autour des différents processus par lesquels se projette, se programme et se réalise la "modernisation"/extension du système de transport avec la restructuration de l'espace socio-économique qu'elle implique. On comprend aussi dans ce contexte qu'on puisse aborder maintenant les projets d'équipements en matière de transport d'abord en termes d'enjeux et (donc) d'impacts socio-économiques.

5.3.-2

§ 2 - L'ANALYSE DE L'IMPACT D'UN PROGRAMME D'EQUIPEMENT
DE TRANSPORTS COMME RESULTAT D'UNE DYNAMIQUE
SOCIALE AUTOUR DE L'ENJEU AU NIVEAU REGIONAL.

5.3.-2.1

A. L'enjeu du projet.

La mise en place d'une nouvelle infrastructure de transports, avec l'accroissement de sa capacité et de toute l'activité liée aux transports, implique une profonde restructuration des forces productives et des rapports sociaux de production. Cette transformation (des forces et rapports socio-économiques) transparait, et détermine le projet de "modernisation" et d'extension du système de transport, à travers l'action directe ou indirecte des catégories sociales impliquées en fonction des objectifs (communs et/ou spécifiques) poursuivis. Cela fait du développement et de la transformation du système de transport non pas une "donnée", mais un objet (modifiable) de contradictions, de conflits et de luttes d'intérêts de classes avec la dynamique sociale qui s'organise et se développe tout autour.

Il importe donc de savoir dans cet enjeu quels sont les intérêts et les forces en présence qui les représentent ; quels sont, au sein de ces forces sociales, les groupes qui entrent en action (ou non, faute de moyens ou de dynamisme), ceux qui doivent chercher d'autres appuis pour atteindre leurs objectifs dans la réalisation (ou le rejet) du projet, ou encore ceux qui seront les "victimes" de l'opération, qu'ils aient réagi ou non.

Pour l'Etat, l'enjeu ici consiste à assurer la perpétuation de la formation économique et sociale capitaliste, grâce à la reproduction élargie (expansion de la production, extension du marché, investissement/dévalorisation du capital public, atténuation/déplacement de certaines contradictions, valorisation du grand capital privé, etc..) que facilite la réalisation d'un tel projet de "modernisation"/extension du système de transport, dans le cadre du "redéploiement" économique ou du "rééquilibrage" régional.

De manière générale, l'orientation et la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transports comme enjeu au niveau régional sont fonction du dénouement de la lutte, et donc de la dynamique sociale autour de cet enjeu.

5.3.-2.2 B. La dynamique sociale autour de l'enjeu.

Notre objectif ici est de faire une esquisse méthodologique d'une analyse des formes concrètes des capitaux et des catégories sociales qui peuvent être intéressées, en tant que structures fondamentales des intérêts objectifs mis en jeu autour d'un projet d'équipement de transport, conformément aux hypothèses formulées plus haut et à la définition de la notion d'enjeu que nous venons de dégager.

5.3.-2.2.1 1) Structure sociale du capital impliqué dans la dynamique sociale.

Une analyse de l'évolution et des tendances caractéristiques des intérêts objectifs capitalistes mis en jeu conduit à distinguer entre autres notamment : le capital local (en tant qu'ayant un champ d'action essentiellement limité aux activités régionales dont, bien entendu, le projet d'une nouvelle infrastructure de transport), le capital monopoliste susceptible d'intervenir dans la région, et le capital public (sous forme de financement public lié à la logique d'intervention de l'Etat dans la formation/transformation du système de transport).

a) Le capital principalement local, mais lié tout de même et tant soit peu au niveau national, intervient dans le projet pour assumer surtout la double fonction de non-rupture de charge et de connexion entre différents réseaux. Ce rôle est d'autant plus faible que l'évolution des techniques et du mode de gestion exige une augmentation croissante de la composition organique du capital. Dans le même sens, la restructuration du capital (par la concentration et la centralisation) pose, du point de vue des rapports sociaux, la question des relations entre grandes entreprises monopolistes et petites (voire moyennes) entreprises, étant donné le jeu du développement inégal.

b) Quant au capital monopoliste (national ou transnational) des groupes économique-financiers, il pose, par rapport à l'enjeu du projet, le problème des stratégies de localisation (main d'oeuvre, transports, proximité de site, etc..). Les grandes entreprises qui, pour comprimer leurs coûts de production, sont amenées à jouer à fond sur les différences spatiales, les gains de temps, la rapidité et la facilité des transports, vont exercer des pressions directes pour obtenir

la restructuration des transports correspondant à leurs besoins et aux nouvelles conditions de production. Il serait intéressant de pouvoir situer ici dans quelle mesure, compte tenu de la position spécifique de ces grandes entreprises, les avantages dont elles jouissent par la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport leur permettent d'atténuer ou de déplacer les effets des contradictions (dont la baisse du profit).

c) Enfin, l'intervention du capital public s'inscrit - on l'a vu, mis à part ses diverses formes - dans la logique de l'appareil d'Etat en termes de production/consommation/reproduction du système de transport dans le cadre du "redéploiement" des forces économiques et de "l'aménagement du territoire" en vue de "rééquilibrer" le "développement" régional... Tout cela va se traduire en matière d'équipements de transports par le financement public permettant une meilleure "rentabilité" des capitaux privés et semi-privés. C'est cette logique de l'appareil d'Etat qui va déterminer en définitive, dans la dynamique sociale autour de l'enjeu, la capacité différentielle des classes et groupes sociaux à faire valoir leurs intérêts spécifiques sur la scène politique "locale", c'est-à-dire essentiellement par le biais de l'Etat. De ce point de vue et dans ce contexte, les actions des groupes d' "acteurs" sociaux liés directement ou indirectement, mais en tout cas supports des intérêts représentés par les différentes formes de capitaux évoquées ci-dessus, s'ordonnent et s'enchevêtrent au niveau régional de la formation économique et sociale, compte tenu de leur représentativité au sein de l'appareil d'Etat et des objectifs assignés sinon au système de transport, du moins à la réalisation de nouveaux équipements de transports.

5.3.-2.2.2

2) Manifestation des rapports entre les divers groupes dans la dynamique sociale autour de l'enjeu.

La "structure du capital impliqué" montre la place et l'importance relatives des principaux "acteurs" qui constituent en définitive les supports de base économique du projet. Elle montre généralement la complexité et l'influence des regroupements/interférences qui s'opèrent entre les pouvoirs (technique, économique, politique notamment) caractérisant ainsi les formes des rapports socio-économiques entre les divers groupes intéressés. Cette articulation complexe nécessite (non pas dans le cadre de ce chapitre, mais sur un terrain

concret de recherches) tout un schéma systématique des "groupes d'acteurs" au niveau de la région. Mais à défaut d'un tel schéma ici, il faut néanmoins préciser tout de suite que les différentes formes d'actions des catégories sociales autour de l'enjeu, en vue d'atteindre leurs intérêts objectifs ou/et spécifiques, transitent sur la scène politique locale essentiellement par l'appareil d'Etat. Ainsi, la scène politique locale apparaît comme l'articulation complexe et conjoncturelle des actions - notamment politico-idéologiques - des forces sociales impliquées dans l'enjeu et qui se noue au travers de l'appareil d'Etat (lequel est en définitive au service, bien entendu, de l'idéologie dominante). Dès lors, on peut esquisser les manifestations des relations entre les différents "groupes d'acteurs" - divergences ou convergences d'intérêts - sous les formes institutionnelle, juridique et idéologique.

Sur le plan institutionnel, divers centres de pouvoir en tant que lieux privilégiés des actions (ouvertes) et de la régulation des conflits sont à répertorier en appréciant leur influence au niveau régional (y compris les environs) quant au projet en cause. Il faut ainsi analyser ce que représentent et quel rôle jouent les divers organismes et institutions régionaux (Chambre de Commerce et d'Industrie, "Port Autonome" s'il en existe un, groupements patronaux, syndicats de travailleurs, comités de "défense", de "contestation" et autres groupes d'intérêts locaux ou des régions avoisinantes, etc..).

Au niveau juridico-administratif, les procédures d'acquisition foncière ("expropriations" ou déclarations "d'utilité publique"), les discussions et délibérations des diverses assemblées politico-administratives tant régionales que nationales constituent souvent des formes d'expression des représentants des divers groupes d'intérêts.

Quant aux expressions idéologiques, elles posent tout le problème de l'utilisation privilégiée - par dominance - des moyens d'information pour véhiculer et faire pénétrer l'idéologie dominante avec, parallèlement, d'autres "idées reçues" dans le sens des objectifs majeurs assignés au projet par les groupes hégémoniques prenant part dans la dynamique sociale autour de l'enjeu. Une analyse socio-politique des différentes formes d'expression employées et de mass-média (radio, télévision, presse écrite) utilisés devient ainsi révélatrice des alliances, des contradictions et conflits d'intérêts, avec les rapports sociaux qui les caractérisent sur la scène politique "locale".

Il ressort donc de tout ce qui précède que de la façon dont se dénouera cette lutte autour de l'enjeu ou cette dynamique sociale ainsi mise en branle vont dépendre l'orientation finale de la nouvelle infrastructure de transports qui s'établira et les répercussions qui en résulteront au niveau régional et sur l'ensemble de l'économie nationale. Ainsi, la dynamique même de "l'impact" - on le voit - est déjà inscrite dans celle de l'enjeu.

5.3.-2.3

C. Le problème de "l'impact" socio-économique du projet de nouveaux équipements de transports.

La dynamique sociale que met en branle un programme de transformation (par la "modernisation" et par l'extension) du système de transports fait ressortir l'étroite connexion de celui-ci avec le système économique et social aux niveaux régional et national. L'importance et la complexité de cette corrélation nous ont conduit d'abord à rechercher les forces sociales et économiques de base qui, eu égard à leurs intérêts de classes, poussent de manière décisive à une telle restructuration du système de transport. Il convient maintenant, et suivant la même approche socio-économique, de dégager en termes "d'impacts" les caractéristiques profondes du "réaménagement" de l'espace régional ainsi entrepris (depuis la programmation du projet jusqu'au moment et au-delà de sa réalisation effective) (18).

Dans cette problématique sous-tendue par les hypothèses et développements précédents, il se révèle aisément qu'une analyse en termes de coûts-avantages, si savante soit-elle (avec des modèles économétriques intégrant même des "économies externes" et d'autres effets non-monétaires) ne saurait constituer une base d'appréhension approximative - a fortiori suffisante - de la restructuration de l'espace socio-économique résultant d'une "amélioration" des transports au niveau régional. En effet, au-delà du strict calcul économique, "l'impact" de la nouvelle infrastructure de transports, eu égard à la position et aux comportements des "usagers", sera surtout fonction de l'orientation sociale du projet, laquelle dépend aussi, on l'a vu, de l'issue de la lutte autour de l'enjeu, et échappe du reste à l'analyse technico-économique. Or, dans la problématique socio-économique, ceci apparaît comme déterminant, du fait même que l'impact d'une telle restructu-

ration capitaliste de l'espace suit une logique qui, en dernière instance, demeure celle du capital et se reflète telle quelle, à un moment donné, sur la scène politique "locale". L'analyse du processus "d'impacts" ("expansion économique", "développement" ou "sous-développement" régional, etc..) doit donc avant tout tenir compte ici de cette logique du capital. On peut, certes, pour cerner certaines "possibilités d'impacts", procéder d'abord à une sorte de monographie systématique de la région : volume des investissements, du trafic, nature des activités de production, capacité d'accumulation du capital, réserve de main d'oeuvre, etc... Mais une telle monographie si complète soit-elle ne sera utile dans l'explication du processus socio-économique de "l'impact" sur l'espace (régional) considéré que dans la mesure où elle s'insère ensuite dans la dynamique sociale qui se développera autour de l'enjeu du projet et de sa réalisation (19).

Au total, on ne peut dégager l'impact d'un projet de transformation du système de transport au niveau d'une région sur la base des effets "induits" ou "multiplicateurs", mais plutôt en partant d'une étude approfondie des conditions dans lesquelles s'articulent la structure du capital et l'action des forces sociales intervenant par le biais de l'appareil d'Etat. Et c'est ce qui, au terme de ce chapitre, permet de conclure que les transports, en tant que "support matériel" essentiel, constituent aussi un enjeu primordial du procès du capital. Mais n'ayant par ailleurs ^{pas} d'autonomie propre dans leur relation très étroite (production, consommation, développement et transformation des transports) avec l'ensemble du système économique capitaliste, ils obéissent en définitive à la logique et aux exigences du (même) capital.

CONCLUSION

VERS UNE DYNAMIQUE SOCIO-ÉCONOMIQUE POUR L'ÉTUDE DES EFFETS A MOYEN ET LONG TERME DES PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

- I.- *Le projet d'équipement de transports comme point de départ d'une dynamique sociale autour de l'enjeu constitué par la restructuration de l'espace prévue*
- II.- *Le problème des effets du développement des travaux comme résultat de décisions stratégiques de grandes entreprises et de l'Etat, en vue d'agir sur les facteurs du développement régional, pour la plupart exogènes*
- III.- *La méthode de recherche : - partir de l'observation des possibilités offertes par la base et des premiers effets de la réalisation des travaux, - observer l'intégration réalisée du système régional et du système national/mondial, - et analyser la restructuration envisagée, interne et inter-régionale, - pour en discerner les répercussions, à travers les effets de domination et d'exploitation résultant de la centralisation capitaliste.*

11

12

13

14

C O N C L U S I O N

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

La dynamique socio-économique que met en branle tout programme de développement des transports fait ressortir l'étroite connexion du système de transport avec le système économique et social tout entier, au niveau de la région comme à celui de la nation, et aussi bien à l'échelle mondiale. Une corrélation étendue et complexe à notre époque fait dépendre même la mise au point et la mise en oeuvre d'un projet d'équipement en matière de transports de l'ensemble des conditions profondes qui marquent le fonctionnement et le développement du mode de production capitaliste à son stade actuel. Une telle approche du problème des effets d'un programme de travaux d'équipement conduit dès lors à rechercher tout d'abord quelles sont les forces qui poussent, dans le cas étudié, à une adaptation des transports à de nouvelles exigences de l'expansion du capital. L'exécution d'un projet de modernisation et d'extension du système de transport ne répond pas à une seule et simple logique qui découlerait des besoins de transport directement ressentis; elle correspond à la conjonction - dans leurs contradictions mêmes - d'intérêts et de logiques capitalistes, d'ordre privé aussi bien qu'étatique, orientés vers des objectifs divers. Il faut donc d'abord analyser cette convergence des intérêts, démonter cette interférence des logiques, de façon à mettre en évidence les lignes directrices de l'opération, que l'on peut discerner dans l'infrastructure de transport et dans la structuration de l'espace, dans leur état actuel et dans la perspective esquissée.

I.- Dans une telle conception, aussi bien dialectique que dynamique, un projet de transformation de l'infrastructure des transports en lui-même ne peut pas être considéré comme une "donnée" première du développement. Le point de départ d'une étude des effets à moyen et long terme d'un programme de travaux publics en matière de transports ne saurait donc être trouvé dans une décision de l'Etat, qui serait originaire ou primordiale et unilatérale ou volontariste, comme si l'Etat seul, évaluait supérieurement l'intérêt collectif et entreprenait souverainement de lancer un programme de développement correspondant à l'intérêt général. Il convient d'apprécier le poids et le sens des divers intérêts en cause, dont la décision publique n'est que la résultante - en même temps que l'instrument. Et à cet égard il importe en premier lieu de connaître quelles sont les forces en présence: - quels sont les groupes les plus puissants et les plus actifs qui vont se trouver intéressés; et dont l'influence pourra être prépondérante - et quels sont ceux qui au contraire ne pourront pas entrer en action avec des moyens suffisants, et qui devront chercher d'autres appuis, et envisager de mettre en valeur d'autres objectifs pour trouver des alliés et atteindre leurs propres objectifs; - et aussi quelles sont les classes ou catégories sociales qui ne pourront pas intervenir efficacement, même si elles sont directement concernées, ou si elles doivent être les victimes de l'opération; sans oublier tous ceux qui, par divers moyens, chercheront à s'opposer à la réalisation du projet, au moins dans certains de ses aspects qui peuvent influencer sur les transformations envisagées. On voit l'importance des structures et des conditions dans lesquelles se déroulent ces confrontations déterminant la façon dont se dénouera cette lutte autour d'un enjeu souvent considérablement élargi par la dynamique d'une telle compétition.

En effet le projet ainsi considéré se présente comme une sorte d'enjeu qui fait l'objet de diverses évaluations et de maintes surenchères, au cours de toute une série d'actions et de réactions suscitées par sa simple mise à l'étude: car il s'agit d'en orienter la réalisation dans le sens des objectifs que poursuivent - dans leur stratégie à long terme - les différents groupes socio-économiques qui se sentent concernés.

Toute une dynamique sociale s'organise et se développe autour de cet enjeu, constitué précisément par la restructuration de l'espace économique espéré; elle laisse percevoir quels sont les véritables intérêts en cause, et elle permet de discerner quelles sont les évolutions profondes des structures économiques et sociales qui sont prévues ou voulues par les principaux partenaires dans la mise en œuvre du futur équipement. Car son déroulement, et l'issue de cette compétition, marquent l'orientation que prend le programme d'équipement vers tels ou tels objectifs que lui assignent ceux dont l'influence s'avèrera décisive, et qui seront en mesure effectivement de développer par la suite les activités escomptées. C'est donc de la résultante de cette dynamique socio-économique suscitée par l'enjeu que découleront finalement, à travers tout le nouveau système de transport qui s'établira, les répercussions qui se propageront dans l'ensemble de l'Economie et de la Société, manifestant alors les véritables "effets structurants" qui constitueront "l'impact" du programme une fois réalisé. Ainsi la dynamique de l'impact est déjà inscrite dans la dynamique autour de l'enjeu.

On voit en effet que l'enjeu véritable d'un projet de développement des transports, pour les groupes socio-économiques les plus influents, est généralement beaucoup plus large, beaucoup plus ambitieux - et éloigné - que l'apparence du projet initial ne le laisserait deviner, sans analyse socio-économique adéquate. Car non seulement tout projet de modernisation (extension, perfectionnement, etc...) d'une infrastructure de transport suscite ou heurte de vifs intérêts immédiats, mais de plus il implique, pour atteindre son but, même apparemment précis et limité, que s'accroissent des courants d'échange, que s'intensifient des productions, que se développent des activités: et toute la question est de savoir dans quelle mesure les différents groupes d'entrepreneurs concernés s'engageront dans un tel mouvement. Une analyse des moyens et des objectifs des groupes socio-économiques, éventuellement intéressés doit donc constituer l'approche préalable à toute étude des "effets". Au surplus, les perspectives d'expansion qui s'ouvrent ainsi, aussi bien que les conditions et les moyens de réalisation de l'équipement nécessaire, font souvent apparaître que le programme dépasse les possibilités des collectivités locales

et des organisations concernées: les capitaux, publics aussi bien que privés, qu'elles pourront mobiliser et investir à elles seules s'avèrent insuffisants, et les entreprises intéressées ne procurent pas une utilisation ^{assez} intense pour être "rentable" - d'autant que la modernisation conduit à des infrastructures et des installations trop onéreuses par leur importance et leur technologie par rapport aux moyens des premiers promoteurs. Bien souvent en effet le progrès dans les transports implique de nouveaux équipements considérables pour atteindre le seuil où sont sensibles les avantages escomptés procurés par l'abaissement des coûts, l'élévation de la productivité, l'accélération de la vitesse de rotation, etc... Une sorte de "quantum minimum de capital social fixe" doit être mis en place pour atteindre l'objectif visé même apparemment restreint; et cela implique en outre un certain environnement technique et économique indispensable pour que l'activité se développe comme prévu. Au demeurant il faut être sûr que l'ensemble des nouveaux équipements sera utilisé à plein régulièrement et durablement, pour que la dépense soit justifiée, et puisse être engagée. C'est pourquoi on est conduit à rechercher l'accord et souvent la participation, ou l'engagement de grandes entreprises, aussi bien de transport et de commerce que de production. Celles-ci sont donc amenées à considérer l'ensemble de l'opération projetée et de ses répercussions probables, et à insérer les nouvelles perspectives ainsi ouvertes dans leurs propres projets; comme elles sont elles mêmes associées ou intégrées dans de puissants groupes économique-financiers, l'enjeu sera finalement envisagé dans le cadre d'une vaste stratégie, à longue échéance et à l'échelle mondiale; et comme par ailleurs ces groupes par la seule masse de leur activité, sont en mesure d'exercer une influence efficace sur les organismes compétents, publics, semi-publics ou privés, et sur les divers organes de l'appareil d'Etat, dans ses instances bureaucratique, technocratique ou politique, et au niveau local, régional, national ou éventuellement international, les collectivités publiques seront incitées à s'engager dans une politique d'aménagement du territoire à la mesure des enjeux ainsi dégagés.

Une intervention de l'Etat dans ces conditions ne peut se comprendre qu'en en dégageant la "logique" socio-économique; autrement dit il faut la replacer dans une analyse des pro-

blèmes fondamentaux posés par le fonctionnement et le développement du système socio-économique à l'heure actuelle, c'est à dire à la lumière des contradictions du Capitalisme, compte tenu des moyens mis en oeuvre pour les surmonter, en les déplaçant vers des secteurs et des régions où se trouvent des catégories socio-économiques jugées moins importantes ou moins sensibles, et dont on espère une meilleure "intégration" au système. L'Etat, en participant à ces efforts, assure sa fonction primordiale de maintien de l'Ordre et d'organisation du Progrès, au profit de la Société capitaliste existante: il s'agit au fond d'assurer la perpétuation du mode de production fondé sur le Capital, grâce à sa reproduction élargie, en assurant l'expansion incessante de la production, l'intensification des échanges, la domination des marchés, et par là-même une circulation plus rapide des capitaux, et la dévalorisation de ceux qui obèrent le taux du profit moyen; l'Etat y contribue puissamment par une véritable restructuration du Capital qui s'opère à la fois par l'intervention massive du financement public et par un redéploiement de l'Economie au moyen d'une profonde et constante "restructuration de l'espace" au double point de vue économique et social. Car, par ces procédés, au surplus, l'Etat remplit une deuxième fonction essentielle qui tend à éclipser la première en la justifiant: contre-balancer celles des contradictions économiques, sociales, et finalement politiques, qui éclatent à la suite des déséquilibres régionaux, provoqués ou aggravés par les formes prises par l'expansion et la domination capitalistes, à la suite de la concentration du Capital. Ces interventions de l'Etat trouveront alors leurs motivations dans des considérations dites "sociales"; au demeurant, elles visent plus particulièrement à remédier à des disparités croissantes liées à la grande mobilité du Capital et à l'insuffisante mobilité du travail (provoquant l'apparition de régions "déprimées"): la question est de savoir si de telles interventions peuvent être aussi promptes et efficaces pour faire face à une grande mobilité du travail (exode rural, émigration régionale), liée à une insuffisante accumulation du capital (diminution relative des activités productrices, absence d'apport de capitaux...)?

L'étude de la dynamique socio-économique autour de l'enjeu s'avère donc aussi complexe qu'indispensable pour démêler

un tel écheveau de contradictions, d'efforts, de luttes et d'interventions dont la connexion et l'incidence effectives sont souvent obscures. Car il est impossible de mettre en évidence et d'évaluer les effets éventuels d'un programme d'équipement en matière de transports sans connaître les bases et les forces sur lesquelles s'appuie la dynamique socio-économique autour de l'enjeu qui se dessine au terme de ce projet, : l'impact qui se manifeste effectivement sur l'Economie dépend en réalité, fondamentalement, de la structure du Capital qui sera engagé aussi bien que de la stratégie des groupes d'intérêts qui animeront le mouvement, - en visant à l'orienter et à le dominer à leur profit.

II.-

Une telle problématique, en termes de restructuration de l'espace socio-économique sous l'influence du développement des transports, envisagée à la lumière de la corrélation dialectique entre système de transport et système économique et social, et dans le mouvement d'une dynamique de l'action des groupes socio-économiques intéressés, conduit à poser de façon nouvelle la question des effets de l'aménagement de l'infrastructure des transports sur le développement économique et social d'une région. Car il ressort clairement d'une telle approche du problème qu'il ne sert à rien d'élaborer de savants modèles économétriques pour mesurer l'effet multiplicateur ou les effets structurants ou l'expansion à partir d'une base économique déterminée (selon les exemples ou les schématisations que diverses expériences historiques paraissent fournir), si l'on n'a pas d'abord dégagé avec soin les conditions socio-économiques spécifiques, et donc les réactions économique-politiques particulières, qui caractérisent le projet et la région considérés, et si l'on ne connaît pas l'articulation et la stratégie des forces dont dépend le déclenchement puis la propagation du mouvement de croissance escompté.

Comment analyser et évaluer "le multiplicateur" (à long terme) d'un investissement nouveau en matière de transports si, par delà toutes les enquêtes statistiques et toutes les élaborations économétriques, on n'est pas en mesure de connaître ou de prévoir les décisions stratégiques, affectant de façon décisive, massive et durable, la structure et le développement de la zone étudiée, décisions qui pourront être prises ou non, (dans

cette zone, dans la région, ou bien ailleurs dans la nation ou dans le monde) par de grandes entreprises privées ou par des organismes publics ou semi-publics, dans la perspective d'un programme d'équipement de quelque envergure fondé sur le développement des transports et visant au développement économique et social de la région concernée? On ne peut pas élaborer et manier des modèles macro-économiques fondés sur des équations de comportement et des analyses de séquence qui supposent un certain type d'entreprises et un certain mode de fonctionnement et d'évolution du système totalement inadéquats. Tous ces modèles impliquent en effet des multitudes de réactions en chaîne d'unités micro-économiques, qui se déclenchent et s'entraînent selon un schéma supposé habituel de comportements réflexes (simples et à court terme) répondant à des incitations venant de l'Etat, matérialisées et impulsées par le programme en cause, - alors que l'on a affaire essentiellement à quelques grandes entreprises, liées à des groupes économico-financiers de caractère national ou transnational, dont les actions se situent d'emblée au niveau macro-économique, aussi bien par leur ampleur que par leurs conditions et leurs implications. Dès lors ce qu'il faut considérer, c'est d'abord que ces actions, loin de n'être que "déterminées" dans le cadre des répercussions du programme considéré, sont aussi bien "déterminantes" dans la prise de décision sur la réalisation du projet lui-même; et surtout, elles s'inscrivent dans une stratégie à moyen et long terme qui s'articule directement avec celle des collectivités publiques; de sorte que si les autorités publiques sont les "promoteurs" du programme, ces entreprises privées en sont les "moteurs". Il est donc impossible de prévoir et d'évaluer le résultat d'une telle dynamique si l'on ne sait pas en distinguer et en mesurer les forces. Toutes les méthodes traditionnelles, empiriques ou théoriques, reposant sur la répétition de certains comportements et enchaînements, sont donc viciées à la base pour cette raison simple qu'elles ne se placent pas dans la perspective dynamique et dans la problématique socio-économique qui spécifient ce type de problème. ()

Cela ne veut pas dire pour autant que les éléments et le mouvement ainsi mis en branle échappent à toute logique: ces forces motrices répondent à l'impulsion de centres de décision qui obéissent à une logique, celle du système capitaliste

te, à son stade actuel de développement, caractérisé justement par l'étroite articulation entre les grandes entreprises monopolistes et les interventions des collectivités publiques. A cette connexion correspond une corrélation particulière entre système de transport et système socio-économique qui permet d'en comprendre le fonctionnement et le développement, dialectiquement liés. C'est ce type d'analyse que la présente étude s'est attachée à préciser. Cette recherche exploratoire suffit à montrer quelles sont les exigences minimales de toute étude des effets d'un programme d'équipement en matière de transports: une analyse "structurelle", une approche "socio-économique", une étude véritablement "dynamique" sont indispensables pour déterminer les conditions, préciser le cadre, éclairer la perspective d'un tel développement.

Même lorsqu'il s'agit de discuter l'opportunité et l'efficacité de tel ou tel investissement d'infrastructure, on ne saurait se limiter à une évaluation (aussi savante qu'elle paraisse) des effets concernant les transports, - tels que le volume escompté du trafic futur, les avantages calculés du nouveau mode de transport, les accroissements d'activité à prévoir, etc... On se rend compte de la grave insuffisance à cet égard des études habituelles sur la base d'une analyse avantages/coûts, même en y incluant toutes les "économies externes", et même en y faisant place, à côté des calculs en termes monétaires, à des appréciations non-monétaires: de telles études ne fournissent pas une base suffisante pour fournir des indications, même très approximatives, sur les perspectives réelles de l'expansion économique que l'on suppose devoir être induite par l'amélioration et la modernisation des transports. Certes on peut s'efforcer d'intégrer, - avec le transport, l'espace et le temps, dans une évaluation des divers avantages que le raccourcissement des distances économiques et l'accélération de la vitesse de rotation du matériel de transport peuvent offrir aux "usagers" et spécialement aux entrepreneurs. Mais on voit bien que le problème s'élargit et se complique puisqu'il devient alors plus clairement de savoir quelle utilisation sera faite des possibilités ainsi offertes. Quels comportements auront les entreprises devant les nouveaux moyens de transport et la nouvelle infrastructure, mis à leur disposition? Comment leur décision s'élaborera-t-elle et s'insérera-t-elle dans le contexte éco-

nomico-social (et donc aussi "politique") où se situe le développement envisagé? L'analyse de ces "comportements" et de ce "contexte" met en évidence bien d'autres préoccupations que celles que postule le strict calcul économique; les processus de décision d'une entreprise, et surtout d'une grande entreprise monopoliste, n'impliquent pas seulement des comportements et des calculs d'ordre "économique", mais toute une stratégie et une prospective à long terme, qui sont d'ordre "politique"; la localisation des entreprises, l'extension des activités, en liaison avec le développement des transports, déterminent finalement toute une restructuration de l'espace socio-économique, dont les entreprises elles-mêmes prennent conscience et tiennent compte au moment même de prendre leurs décisions d'investissement.

Aussi, loin de se borner à calculer les éléments de l'opération qui leur est proposée, les grandes entreprises s'efforcent, bien naturellement, d'agir sur leur mise en place. Ce sont ainsi les bases mêmes du "calcul économique" qui font l'objet primordial de l'action des entreprises et des groupes socio-économiques intéressés, et notamment de leurs pressions pour orienter les réalisations dans le sens de leur intérêt. L'analyse n'échappe pas à la nécessité de prendre en considération toute cette dynamique socio-économique: toute une série de processus économiques, sociaux, politiques, se déclenchent avant même que le nouveau projet d'équipement soit définitivement arrêté, et s'enchevêtrent, dans la perspective de l'enjeu constitué par le développement entrevu, à mesure que se réalise l'infrastructure nouvelle, jusqu'à parvenir aux décisions effectives d'investissements dans toutes sortes d'activités nouvelles notamment industrielles: ainsi, progressivement, va se déterminer l'impact de l'équipement une fois réalisé et mis en oeuvre.

Seules de telles recherches permettent d'éclairer et de comprendre le processus socio-économique de développement que peut éventuellement susciter et entretenir, dans le cadre de notre système capitaliste contemporain, des programmes de travaux d'équipement en matière de transports. Elles conduisent à attacher une importance particulière aux prises de décision en matière d'investissements - dans le domaine des

transports et du commerce comme dans celui des installations industrielles - qui peuvent émaner d'instances publiques ou privées, régionales, nationales ou transnationales. Quelle que soit l'importance des ressources "endogènes" à la zone considérée comme la "base économique" de la croissance escomptée, les flux provenant d'activités "exogènes" sont généralement, dans le monde capitaliste actuel, seuls susceptibles de susciter un "développement" ample et soutenu. Les éléments "permissifs" de la croissance internes à la région directement concernée ne constituent pas une base suffisante pour soutenir un processus de développement qui s'amplifiera par les seules possibilités de production propres à cette zone. De toute façon aucun développement de quelque importance ne peut se réaliser sans attirer l'attention et l'intérêt des grands groupes économico-financiers en position monopolistique, sur le plan national ou international. Les activités engendrées dans la région doivent faire appel à l'extérieur, par les matières premières, les équipements productifs, les capitaux financiers; et il faut se tourner vers des débouchés extérieurs pour écouler la production croissante de la région: comme ceci ne se fait pas sur un marché de concurrence pure, mais en compétition avec de puissantes entreprises monopolistiques, tout dépend de la façon dont se réalisera cette confrontation. En fait celle-ci est déjà amorcée dans la lutte autour de l'enjeu lors de la mise en discussion et à exécution du projet initiateur, et la résultante de cette première dynamique préfigure l'issue de la dynamique du développement ultérieur. Matières premières et moyens de production, capitaux et débouchés dépendant pour l'essentiel de l'attitude des grands groupes capitalistes, la croissance éventuellement suscitée par la mise en oeuvre d'un nouvel aménagement des transports apparaît singulièrement dépendante de facteurs exogènes à la région concernée. Plus précisément si les ressources naturelles et les ressources humaines, l'accumulation du capital et les perspectives de profit, les facilités de transports et les possibilités de débouchés constituent bien des éléments favorables, qui nécessitent une étude concrète approfondie, c'est seulement en tant qu'éléments permissifs ou attractifs pour les capitaux extérieurs, pour les groupes dominants, et il faut apprécier dans chaque cas dans quelle mesure, et sous quelle forme ils constituent effecti-

vement des éléments décisifs, ou ne sont au contraire que des avantages secondaires, qui doivent être complétées par des interventions beaucoup plus importantes... L'analyse du processus de développement ainsi escompté ne peut donc se contenter de mettre en oeuvre des mécanismes multiplicateurs, et l'espoir de réussite du projet ne peut se fonder sur quelque publicité attractive et sur quelque effet de boule de neige... Il faut une étude attentive des conditions dans lesquelles, dans notre monde capitaliste monopoliste et étatiste, peut être décollé un afflux du capital suffisant pour lancer et soutenir le développement régional envisagé; et ceci implique une analyse des conséquences prévisibles de ce développement en ce qui concerne la restructuration de l'espace socio-économique, et qui tienne compte des implications qui en résulteront par rapport à la stratégie des entreprises monopolistes et des autorités étatiques intéressées.

Aussi est-il important, - bien que difficile - de s'écarter dans une telle recherche des idées reçues, couramment admises par l'opinion comme par les spécialistes. Les formes habituelles d'extrapolation assez simpliste ou les modèles économétriques d'expansion plus ou moins perfectionnés qui fondent bien des projets, ne sont trop souvent que la transposition des modèles d'emploi, de croissance, de développement, élaborés à partir de théories générales macro-économiques déjà bien contestables (et infirmées par l'expérience) au niveau de la Nation. Au niveau d'une région, d'une zone plus ou moins limitée, les hypothèses simplificatrices en ce qui concerne le revenu et l'emploi, bases des modèles proposés pour calculer les effets multiplicateurs sont particulièrement inacceptables. Même à court terme on ne peut supposer donnée "l'offre de facteurs": car tout le problème est justement de susciter leur afflux rapide de l'extérieur dans cette région. Et, sur tous ces facteurs exogènes dont dépendent la croissance et le développement, les instances locales ou régionales, privées ou publiques, n'ont pratiquement pas de prise directe (dépendant de leur seule action) Qu'il s'agisse des investissements privés ou du financement public, de productions industrielles ou d'autres formes d'activités, des travailleurs à stabiliser sur place ou à attirer de l'extérieur, il s'agit dans tous les cas de facteurs dépendant d'une logique et d'une politique du grand Capital ou de l'appar-

reil de l'Etat, dont les éléments échappent pour la plupart aux décisions régionales; celles-ci peuvent seulement s'efforcer d'apporter des possibilités, de faire valoir des avantages, de peser sur des orientations, - à condition de s'appuyer sur une connaissance exacte de la situation, sur une bonne compréhension de la stratégie, et sur une théorie correcte du développement...

III.-

Pour faire le point dans une telle étude, parmi tout cet enchevêtrement de phénomènes, de décisions, de processus, il paraît sage de conserver une méthode d'approche très réaliste, dialectique et dynamique, telle que la problématique socio-économique ici esquissée permet de la dégager. Elle conduit à suivre les étapes successives du processus du développement économique et social qui se réalise peu à peu au niveau d'une région à partir des actions et des réactions autour de l'enjeu que met en évidence le projet d'équipement initial; mais il faut s'efforcer de faire le point à chaque étape de la nouvelle situation, pour dégager l'articulation des forces qui se présente en vue du développement ultérieur.

Ainsi convient-il d'abord de montrer quelle possibilité d'impacts (ou de "retombées économiques") favorables au développement peut être offerte par la région: il faut procéder à une description critique de la "base" sur laquelle ou à partir de laquelle des développements peuvent être escomptés, en cherchant quelles sont les ressources et les conditions qui se présentent qui sont susceptibles d'influencer le comportement et les décisions des entreprises ou autorités éventuellement intéressées. Ensuite doit être étudié à part le problème des effets (à court terme), directs ou indirects, de l'exécution même des travaux, pour la réalisation des équipements, touchant aussi bien le système de transport que la structuration de l'espace dans la région. Cependant, il faut surtout ici observer déjà les activités et structures en voie de transformation au double point de vue, d'une part de la situation (interne) dans la région, - où apparaissent ou non des "retombées" venant des travaux en cours -, et, d'autre part, des relations avec l'extérieur (reste de la nation et reste du monde) qui se dessinent à cette étape.

A partir de là pourra être étudié l'impact proprement dit de la mise en oeuvre des nouveaux équipements de transports; mais, au lieu de chercher à évaluer des "effets structurants", l'approche ici esquissée conduit à chercher pourquoi, comment, au profit de qui, - et donc aussi à l'initiative de qui - s'opère cette restructuration. La vue d'ensemble des structures socio-économiques qui sont à la base de l'articulation du système de transport et du système capitaliste amène à dégager d'abord les grandes lignes de la réorientation du système de transport résultant de l'aménagement réalisé, en faisant particulièrement ressortir, d'une part, la façon dont se juxtaposent le système local / régional et le système national/mondial, (c'est à dire dans quelle mesure le nouveau système répond aux besoins propres d'un développement régional auto-centré), et, d'autre part, quelle sorte d'intégration du système "régional" et du système "mondial" de transport se trouve réalisée (dans quelle mesure se manifeste une orientation importante voire dominante vers l'extérieur). Cette orientation du système de transport permet ainsi de mieux comprendre le sens de la restructuration de l'activité économique régionale. La redistribution sectorielle des activités économiques peut alors être observée en mettant en évidence l'enchaînement fonctionnel des effets du nouvel équipement mis en oeuvre, sans omettre de noter quel degré et quelles formes de dispersion par rapport aux secteurs véritablement productifs peuvent prendre les nouvelles activités. Ainsi se dessine une première esquisse de la restructuration spatiale, qui permet de dégager aussi bien les facteurs de stimulation de l'activité économique régionale que les prémisses d'une subordination socio-économique dans le développement de la région.

Car, pour mener à bien une telle étude, en recherchant toutes les implications à long terme de la problématique socio-économique adoptée, il faut, dans une dernière étape, essayer de montrer quelles répercussions la restructuration de l'espace ainsi réalisée pourra avoir sur les conditions ultérieures développement économique et social de la région considérée. Il ne s'agit pas ici d'esquisser quelque "scénario" de l'évolution qui peut s'engager, dans le sens habituel de ce genre d'"extrapolations": car il n'est pas question ici de construire et de prolonger des courbes de croissance; et il ne saurait être question non plus de schématiser et de prédire le déroulement et l'is-

sue des luttes entre groupes socio-économiques qui caractérisent la dialectique d'un tel développement. Mais pour susciter et orienter les réflexions, il est permis de regrouper les résultats des multiples analyses de façon à montrer quelques lignes directrices et quelques points cruciaux que la problématique socio-économique éclaire (permettant de mieux prendre conscience des forces et des orientations qui dirigent le développement, et donc éventuellement de chercher comment éviter certains dangers). Il s'agit essentiellement d'une part de dégager les caractéristiques socio-économiques de la restructuration interne de la région, du point de vue de la polarisation des centres d'attraction de l'économie régionale, et du point de vue de la domination/subordination des groupes socio-économiques à l'intérieur de la région. Mais il s'agit aussi et surtout, d'autre part, de mettre en évidence certaines tendances de la restructuration inter-régionale, c'est à dire de l'articulation de l'Economie et de la Société dans la région avec la formation économique et sociale du capitalisme dans la Nation et à l'échelle mondiale. La restructuration des classes et des groupes socio-économiques de la région par rapport à l'ensemble de la nation, en liaison avec la redistribution spatiale de la population, ne pose-t-elle pas en effet la véritable problématique du développement ? La signification profonde, sociale et humaine, d'une expansion, d'un "redéploiement" de l'Economie d'une région, n'est-elle pas tout entière engagée dans les répercussions des transformations des forces productives (matérielles et humaines) qui se réalisent, et dans les implications concrètes des nouvelles formes de rapports sociaux, de production, de répartition et de circulation, qui s'établissent (pour les capitalistes comme pour les travailleurs) ? Les "effets d'entraînement" si souvent escomptés n'impliquent pas seulement une polarisation parfois contestable, ils se traduisent aussi par des effets de domination et des effets d'exploitation qui s'exercent sur l'ensemble de l'Economie régionale au profit de centres situés à l'extérieur. Et cette "centralisation" capitaliste, au niveau national ou mondial, n'enlève pas seulement aux entreprises, aux autorités, aux populations de la région le véritable pouvoir de décision, elle est aussi à l'origine de maints dangers, résultant d'une "intégration" capitaliste

qui se manifeste par une dépendance économique, sociale, politique: la "région" risque de voir disparaître toute possibilité d'activité, d'accumulation, de développement auto-centrés, c'est à dire correspondant à ses intérêts ou à ses aspirations propres, et surtout prenant en considération les problèmes spécifiques des masses laborieuses.

TABLE DES MATIERES

	<u>pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	
<u>Le rôle des transports et les notions de transport et de système de transport</u>	2
I.- La recherche de la corrélation entre investissement de transport et développement économique et social d'une région.	
II.- a) le "Transport"	6
b) le "Système de transport"	
III.- Le développement de la présente recherche	13
<u>CHAPITRE PRELIMINAIRE</u>	
- <u>Essai d'Analyse Historique des Corrélations entre développement des Transports et développement régional</u>	
La Révolution des Transports en Aquitaine du XVIII ^o au XX ^o Siècle	22
I.- Intérêts économiques, Etat, Equipement régional de transport	25
- Le Cas de l'Aquitaine	
Quelques éléments propres à la période historique considérée	25
L'organisation des transports du Capitalisme concurrentiel en Aquitaine	28
Aspects socio-économique de la révolutions des Transports en Aquitaine	30
II- Révolutionnarisation des transports et mutation des activités en Aquitaine	
- Système de transports et sous-régions économiques de l'Aquitaine	42
- Rôle de la Révolutionnarisation des transports dans la restructuration des activités	44
<u>CHAPITRE PREMIER</u>	66
- <u>Transport et Expansion Capitaliste</u>	
Le transport comme condition du procès de production capitaliste, en raison de la nécessité de l'extension croissante du marché capitaliste	
I.- La double fonction des transports: échange et domination	68
- Transports et échanges marchands	68
- Transports et relations impérialistes	74
II.- La spécificité du transport dans le capitalisme contemporain	78
- Transport et pouvoir de l'entreprise capitaliste	79
- Transport et domination de l'économie capitaliste	84
<u>CHAPITRE DEUXIEME</u>	94
- <u>Transport et rotation du capital</u>	
Le transport comme moyen spécifique de valorisation par l'accélération du cycle de rotation du capital	
I.- Transport et circuit de reproduction dans son ensemble	
- Le rôle du Transport dans le temps de travail	95
- Le rôle du Transport dans la période de production	97
- Le rôle du Transport dans la période de circulation	102
II.- Transport et circuit de financement	108
- Période de circulation et crédit	115
- Période de production et financement	117
- Réduction du temps et restructuration de l'espace	121
	127

<u>Annexe au Chapitre II.- Transport et rotation du Capital</u>	132
I.- Rappel des définitions de certains concepts utilisés	
II.- Accélération de la vitesse de circulation du capital liée au transport	
III.- Accélération de l'accumulation liée à l'accroissement du nombre de rotations du capital par le transport.	
<u>CHAPITRE TROISIEME</u>	144
- <u>Transport et accumulation du capital</u>	
Le Transport comme forme d'activité économique nécessitant une accumulation spécifique du capital	145
I.- Frais de Transport et plus-value	
- Les frais de transport et le coût de production de l'industrie des transports	146
- La plus-value dans le transport: le problème de sa réalisation	154
II.- Particularités de l'accumulation dans les transports	
- L'importance du capital fixe dans les transports et ses particularités	169
- La faiblesse des taux de profit dans les transports et ses palliatifs	178
<u>CHAPITRE QUATRIEME</u>	192
- <u>L'espace et le Transport</u>	
Les Transports et la Problématique du déplacement des contradictions dans l'espace socio-économique	
I.- Transports et Contradictions Internes du Capital	194
- Le transport comme élément des contradictions sectorielles du capitalisme	195
- Transport et dimension spatiale du Capital	211
II.- Restructuration de l'espace régional et développement des transports: une problématique socio-économique	223
- Transport et procès de déplacement des contradictions du Capital au sein d'une formation économique et sociale	224
- Transport et procédés de restructuration de l'espace au niveau régional	232
<u>ANNEXE AU CHAPITRE IV</u>	
- Schéma d'interprétation du mécanisme du transfert du surplus des régions en retard vers les centres industrialisés dans une économie développée	244
I.- La structure socio-économique	
II.- Le mécanisme de transfert du surplus régional	
Les schémas de transfert de surplus	
Conclusion.	

<u>CHAPITRE CINQUIÈME</u>	258
<u>- Système de Transport et Système Socio-Économique</u>	
La Dynamique Socio-Économique de la corrélation dialectique entre Développement des transports et développement économique et social Régional.	
I.- Dialectique structurelle entre système et formation économique et sociale	259
- Mode de production des transports	259
- Mode de consommation des transports	266
II.- Dynamique du système de transport dans son procès de reproduction au sein de la formation économique et sociale capitaliste	272
- Reproduction des conditions de la production des transports	273
- Reproduction du mode de consommation des transports	276
III.- Problématique et méthodologie d'une analyse des enjeux et des impacts du système de transport dans l'articulation formation économique et sociale / Région	280
- Hypothèses liées à la demande socio-économique en termes d'enjeux et d'impacts	281
- L'analyse de l'impact d'un programme d'équipement de transport comme résultat d'une dynamique sociale autour de l'enjeu	283
<u>CONCLUSION</u>	292
<u>Vers une dynamique socio-économique pour l'étude de des effets à moyen et long terme des programmes de développement des transports</u>	
I.- Le projet d'équipement de transports	293
II.- Le problème des effets du développement les travaux	297
III.- La méthode de recherche	303

PUBLICATIONS D'ETUDES ET DE RECHERCHES SOCIO-ECONOMIQUESCAHIERS D'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUESERIE " EQUIPEMENT - TRANSPORT "

<u>N° Série</u> <u>E.T.</u>		<u>N° année</u>
1	- Jacques PEYREGA - <u>L'Analyse des effets des investissements: Approche socio-économique ou analyse multi-critères? Première approche méthodologique</u> (25 p) (Mai 1973)	4/76
2	- Jacques PEYREGA - <u>Premiers éléments d'une Socio-Economie des Transports Aperçu pour une étude de la "Dynamique Sociale" du Transport</u> (25 p) (Décembre 1973)	5/76
3	- Jacques PEYREGA - <u>Transport, Système de Transport et Système socio-économique Capitaliste dans la problématique du développement régional - Premières notes d'orientation des recherches</u> (25 p) (Juin 1974)	6/76
4	- Jacques DELPEY - <u>De l'arrivée du rail à Bordeaux au XIX° siècle à la place du chemin de fer à Bordeaux aujourd'hui</u> (Juin 74)	
5	- C.E.R.P.A.A.C. - <u>Organisation, méthode et avancement de la recherche entreprise par l'équipe du C.E.R.P.A.A.C. sur la "Dynamique Sociale" des effets d'un programme d'investissements en transports</u> (16 p) (Juillet 1974)	7/76
6	- Betty BRUDNO - <u>Premières recherches sur la dialectique du développement historique des transports et de l'économie en Aquitaine</u> (10p) (Juillet 1974)	24/76
7	- C.E.R.P.A.A.C. - <u>Eléments méthodologiques pour l'analyse des relations entre les transports et le développement régional (corrélations dialectiques dans le développement et la problématique du déplacement des contradictions dans une restructuration de l'espace)</u> (42 p) (Juillet 1974)	
8	- Betty BRUDNO - <u>Essai d'analyse historique des corrélations entre développement des transports et développement économique: La Révolution des Transports en Aquitaine du XVIII° au XX° Siècle</u> (38 p + 4 c) (Décembre 1974)	10/76
9	- Jacques PEYREGA et l'équipe du C.E.R.P.A.A.C. - <u>Transport et Développement régional - Problématique socio-économique: I.- Le Capital dans le Transport</u> (37 p) (Décembre 1974)	
10	- Jacques PEYREGA et l'équipe du C.E.R.P.A.A.C. - <u>Projet d'application à l'Aquitaine de l'analyse des rapports entre développement des transports et développement d'une région - L'exemple de la zone industrialo-portuaire de Bordeaux - Le Verdon</u> (41p + 7 c) (Fév.75)	12/76
11/ 12	- A.K. CHAFFA - <u>L'espace et le Transport - Problématique du déplacement des contradictions dans l'espace socio-économique - Schéma du mécanisme de transfert de surplus des régions en retard vers les centres industrialisés</u> (28+12p) (Juillet 1975)	16/76
13/ 14/ 15	- Jacques PEYREGA et l'équipe du C.E.R.P.A.A.C. - <u>Première analyse des possibilités de développement de la zone industrialo-portuaire de Bordeaux-Le Verdon</u> (Août 1975) Problématique et méthodologie économique - Esquisse d'une monographie critique des potentialités économiques (Août 1975) (128p + 37c)	13/76 15/76

- 16 - Catherine PEYREGA - Recherches sur les aspects "socio-politiques" du projet de développement de la zone de Bordeaux-Le Verdon
Analyse de presse (35 + 30 p) (Octobre 1975) 26 /77
- 17 - Bernard MONTEL - De l'analyse des "effets structurants" (présentation critique de quelques méthodes et modèles d'évaluation)
(Novembre 1975)
- 18 - Jacques PEYREGA - Système de Transport et stratégie nationale de développement (Communication au Colloque Mondial de Genève sur le Nouvel Ordre Economique International - et au Premier Congrès des Economistes du Tiers-Monde d'Alger) (51p) (Février 1976) 19/76
- 19 - Charles DEMONS - Eléments méthodologiques pour aider à une analyse graphique de la "scène politique locale" (Novembre 1975)
- 20 - Jacques PEYREGA - Equipement et Développement - De l'analyse économique à une approche socio-économique. Problématique méthodologique de l'étude et de l'évaluation des effets d'un programme d'équipement. (56 + 41 p) (Juin 1976) 20/76
- 21 - Alphonse K. CHAFFA et l'équipe du C.E.R.P.A.A.C - Dynamique socio-économique et implications d'un programme d'équipement de transport au niveau d'une région: la mise au point d'une problématique (Mai 1977) 31 /77

(seuls sont disponibles
les cahiers numérotés
/76 ou /77)

PUBLICATIONS D'ETUDES ET DE RECHERCHES SOCIO-ECONOMIQUES

CAHIERS D'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

*Publication de l'Association des Cercles d'Etude du Développement Economique et Social (A.C.E.D.E.S.) - Association déclarée (N° 10030 BORDEAUX)
Résidence Compostelle H.3. Route de Bayonne - 33600 PESSAC*

Responsable de la publication, de l'impression, de la diffusion:
Jacques PEYREGA, Professeur à l'Université de Bordeaux I
Résidence Compostelle H.34. G.- 33600 PESSAC - Tél. (56) 80.74.75

