

caractères économiques des transports urbains

contribution à une recherche
sur le rôle de l'État et des Collectivités locales dans le
fonctionnement économique des transports urbains

Jean-Jacques CHAPOUTOT
Jacques GAGNEUR

Mars 1973

AVERTISSEMENT

Ce rapport constitue le produit d'une recherche qui a été effectuée grâce au concours du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, Service des Affaires Économiques et Internationales (marché n° 72 – 00129).

La présente édition reproduit le compte-rendu scientifique de fin de contrat. Conformément à l'usage, son contenu n'engage que la responsabilité de ses auteurs.

AVANT-PROPOS

Le travail de recherche dont le présent rapport retrace les résultats, se présente sous une forme un peu particulière. En effet, l'objectif qui lui a été assigné n'était pas tellement de cerner, étudier, voire épuiser, un objet de recherche précis, dont la définition eut fait l'objet d'un avant-projet de recherche suffisamment clair pour que des résultats y fussent déjà inscrits. Il s'agissait beaucoup plus de mener une interrogation, aussi loin que possible dans le temps imparti, sur des voies de recherche possibles dans le champ de l'analyse politique et économique du phénomène des transports urbains.

Cela ne peut, évidemment, signifier de faire une analyse détaillée de toutes les écoles de pensée où s'inscrivent des travaux sur ce thème, encore moins de chercher à les juger les unes par rapports aux autres, et à jeter l'anathème sur certaines d'entre elles : ce n'est pas notre rôle. Il ne s'agit pas non plus d'écrire l'épistémologie d'une nouvelle économie des transports, ambition hors de mesure avec l'état des connaissances dès qu'il s'agit du fonctionnement de la formation sociale où s'inscrit le développement de nos villes.

Il s'agit plus modestement de reconnaître une absence.

Absence de préoccupation pour un grand nombre de chercheurs, absence de possibilités critiques et de références pour les équipes d'études, absence de « marquage idéologique » sérieux pour les élus locaux ou les partis politiques, dès lors qu'il est question de transports urbains. A quelques exceptions près, sur lesquelles nous tenterons de revenir, la réflexion sur ce thème, comme les instruments de son appréhension scientifique, font preuve d'un conformisme étonnant. Une analyse de l'abondante littérature qui lui est consacrée pourrait montrer le poids de cette « normalité » sur l'avancement de la connaissance. Qui peut parler, aujourd'hui, de choix de moyen de transport sans faire implicitement référence aux termes du calcul marginaliste, alors même que Raymond FICHELET nous rappelle que « c'est ce concept même (le choix du mode) . . . que nous sommes amenés à contester » (1) ? Qui ne dira pas : « les gens préfèrent ceci ou cela . . . », s'abandonnant ainsi à « adopter le point de vue académique d'un psychologisme suranné . . . » (1) ?

(1) M. FICHELET, R. FICHELET, N. MAY — Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transports, Paris, MEL 1970 p. 65.

C'est bien en réaction par rapport à la domination qu'exerce toute une problématique techniciste et sectorielle sur la pensée, que nous nous sommes d'abord définis. Ainsi, le texte de problématique préalable à cette recherche consacrait une large part à un essai d'analyse critique des propositions théoriques et méthodologiques qui sous-tendent les principales études de transports urbains. En ce sens, il était déjà bien question d'épistémologie. Mais la critique épistémologique n'est pas seulement un discours sur une science, elle est aussi partie intégrante d'un processus de pensée. Simple miroir du discours qu'elle affronte, elle meurt avec ce qu'elle détruit. Pour survivre, donc pour être fondée, elle doit, à la fois, susciter et se nourrir d'une stratégie particulière de la connaissance. Nous essaierons de montrer dans le corps du rapport quelles sont les implications d'une telle proposition, qui veut sous-tendre l'objectif annoncé au début de cet avant-propos.

Dans le même temps qu'elle se situait par rapport à des courants de pensée, pour chercher comment remplir les vides que la critique a décelés, la problématique de départ ne manquait pas de poser une interrogation sur le rôle effectif que joue l'activité de transport des personnes dans la formation sociale. Le fonctionnement des transports dans les agglomérations, sous quelque forme que ce soit, revêt-il un caractère stratégique dans le fonctionnement de la société aujourd'hui ? Puisque l'on entend parler de crise des transports, de quoi s'agit-il donc au fond ? Lubie de chercheur, cheval de bataille de techniciens en quête de pouvoir, ou expression d'une contradiction plus profonde ? Sans doute un peu tout à la fois, bien sûr, mais la question est posée concrètement, que ce soit au sein des institutions chargées de gérer cette activité, ou au niveau politique, ou encore par les « usagers » eux-mêmes. La « question des transports » est donc, sinon décisive, au moins contemporaine, et la recherche ne peut l'éluder.

Alors, il reste à savoir quel contenu donner à cette « question ». Il semble que, dans ses multiples expressions, elle porte sur plusieurs points à la fois.

D'abord, elle recouvre le constat d'une inadéquation croissante entre, d'une part, la consommation de l'usage privés de l'automobile, mode technologique de plus en plus dominant, et d'autre part les conditions de financement, de la production et de l'inscription spatiale en milieu urbain des infrastructures qui sont liées à ce mode. De cette inadéquation, résultent (partiellement) les phénomènes de saturation (donc de dégradation des conditions de déplacement), de rareté (donc d'apparition de rentes de situation), de ségrégation sociale et spatiale.

Par suite, elle renvoie à d'autres constats :

- celui de la nature capitaliste (historiquement) des entreprises de transports collectifs urbains ; il conviendra, alors, de mettre à jour les règles de leur fonctionnement en tant que capital et les tendances qui se dessinent à travers l'évolution actuelle
- celui de la situation relative de ce capital par rapport à la marchandise « automobile » (produite par un autre capital), en termes de confrontation sur un même marché

– celui du rôle que joue l'appareil d'Etat dans son évolution.

Enfin, elle passe par une interrogation sur le champ où s'effectuent les transports de personnes. Ce champ est celui de la reproduction et de la mobilisation de force de travail, pour certains de leurs moments. Et ce champ est inscrit dans les conditions concrètes et actuelles fixées dans le cadre du mode de production dominant, en termes de développement urbain, concentrations industrielles, évolution des activités tertiaires, changements dans l'organisation des procès de travail, etc . . .

C'est essentiellement à cette interrogation que nous arriverons à l'issue de notre exposé.

Mais, si l'objectif final est bien celui de poser les bases d'une problématique qui puisse s'inscrire dans les termes d'un programme de recherche que notre équipe voudra prendre en charge, il nous faut d'abord procéder à un essai de clarification théorique.

Dans un domaine comme celui de l'analyse du fonctionnement des transports, cette phase de clarification n'est pas inutile. Il est impressionnant, en effet, d'observer comment une abondante littérature manie des concepts, ou seulement des termes, sans qu'ils aient jamais été explicités et justifiés. Loin de nous l'idée de remettre en cause les apports d'une littérature dite « opérationnelle », dont la recherche ne manque pas d'ailleurs de se nourrir. Il convient néanmoins de ne pas se laisser mener trop loin par l'emploi d'un trop grand nombre de termes ambigus. C'est ainsi que, récemment, un certain nombre de propositions méthodologiques ou de textes généraux ont pu faire référence à des « mots-clés » ou à des positions théoriques dont l'exposition semble faire défaut. A titre d'exemple, il faut rappeler les controverses nées de l'utilisation du calcul de coût généralisé, qui renvoie à la querelle bien connue de la quantification des avantages non marchands (le gain de temps) ou de la notion même d'avantage. Un autre exemple réside dans l'emploi, aujourd'hui fréquent, du terme « système de transport », dont la définition est si peu claire que les chercheurs de l'OTAM peuvent déclarer qu'« il n'a pas été possible jusqu'ici d'identifier un véritable système de transports », alors même qu'on ne peut les accuser de rejeter d'un trait de plume l'emploi du terme « système ». S'il nous arrivera d'utiliser nous-mêmes ce terme, il faudra le comprendre comme désignant un phénomène, observable empiriquement, donc reflet de mécanismes d'ordre économique, et non pas comme réalité construite en elle-même.

S'avérant nécessaire, cette phase de clarification nous amènera à entrer dans une problématique où le transport est considéré comme acte économique. Aussi, nous n'hésiterons pas à consacrer de nombreuses pages, trop nombreuses peut-être pour certains, au développement de cette problématique sur la question des transports de marchandises. En effet, cette question nous a paru offrir des bases plus affirmées pour produire le cadre théorique nécessaire, et c'est par rapport à elle, par des différenciations successives portant aussi bien sur l'objet du transport (du dépla-

gement des marchandises au déplacement des personnes) que sur les agents économiques qui mettent en œuvre le procès de transport (de l'industrie des transports aux entreprises de transports collectifs urbains), que nous placerons l'ensemble de nos hypothèses de travail.

Ce détour pourra paraître fastidieux. Mais il nous semble avoir été fécond, et nous espérons que le lecteur le jugera fondé.

CHAPITRE PREMIER

ELEMENTS POUR UNE LECTURE CRITIQUE DE L'ECONOMIE DES TRANSPORTS URBAINS

Section I – Les contours de l'économie des transports urbains

Section II – Origine et contenu

1. Les instruments méthodologiques
2. Les hypothèses générales

SECTION I

LES CONCOURS DE L'ECONOMIE DES TRANSPORTS URBAINS

Ce que nous appelons « économie des transports urbains » doit être considéré comme partie intégrante de ce que les économistes contemporains qualifient d'économie urbaine. Nous ne nous attacherons pas ici à faire l'histoire de cette « discipline », enseignée depuis peu dans certaines universités. Néanmoins, cette référence à l'existence d'un corps de connaissances constitué sous forme universitaire et académique est nécessaire. En effet, c'est essentiellement une analyse critique de la méthodologie des études de transport que nous allons étudier. Or, cette analyse ne peut être la base d'une critique épistémologique que dans la mesure où il y a bien une étroite parenté intellectuelle entre la méthodologie mise au point par la planification des transports dans les agglomérations et le contenu consacré par le label universitaire en tant que partie de la « science économique ».

Or, qu'observons-nous ? Si nous reprenons les ouvrages universitaires consacrés partiellement ou totalement à l'analyse des transports dans les villes, nous remarquons qu'ils procèdent à peu près tous de la même démarche et que les références sur lesquelles ils se fondent sont très peu diversifiées. Celles-ci sont de deux types : ce sont, tout d'abord, les chercheurs de l'école américaine, soit en ce qui concerne les modèles globaux d'urbanisation (WINGO et ALONSO, essentiellement, comme ceux de la Rand corporation qui s'en sont inspirés), soit au niveau propre des études de transport (MEYER, KAIN et WOHL, et la Penn Jersey Study.

ce sont aussi les travaux menés au sein de l'administration française ou commandés par elle à l'I.A.U.R.P. ou à des bureaux d'études importants (C.E.R.A.U., S.E.M.A.), travaux directement inspirés par les recherches américaines.

Sans pousser plus loin l'analyse, il convient de reconnaître que ce qui constitue l'essentiel de l'économie des transports urbains a donc, en France, été impulsé par les perspectives et les nécessités de l'intervention des pouvoirs publics.

Cette constatation est, pour nous, riche de conséquences. En effet, elle

n'enferme pas une approche critique dans un débat académique, limité au cadre institutionnel de la reproduction simple des schémas intellectuels dominants. Elle nous place sur un terrain où le discours est support de pratiques concrètes, qui sont celles de la planification dans le système économique qui est le nôtre. C'est alors à une interrogation sur la façon dont l'appareil d'Etat saisit un phénomène et le représente sous certaines formes plutôt que d'autres, conjointement à l'ensemble des politiques et des actions concrètes qu'il mène, que nous sommes conviés.

SECTION II

ORIGINE ET CONTENU

L'analyse des outils méthodologiques contenus dans les études de transports urbains, révèle une évolution rapide au cours des quinze dernières années. Il s'agit donc apparemment d'un phénomène récent. Pourtant, on n'a pas attendu 1955 pour se préoccuper de préparer des plans de transport, et Alain BIEBER (2) nous rappelle qu'on trouve leur origine dans les « préoccupations fonctionnalistes des urbanistes du début du siècle ». En fait, deux phénomènes impulsent et permettent à la fois ce type d'études. Ce sont d'une part le développement de la motorisation individuelle, d'autre part le développement de l'outil informatique. De ces deux facteurs dériveront les principales caractéristiques méthodologiques, et, derrière elles, le contenu même de la représentation que les ingénieurs vont donner du phénomène des transports urbains.

La méthodologie des études de transports urbains comporte un certain nombre de phases qui sont, théoriquement, les suivantes :

- a) la représentation du phénomène des déplacements à l'instant de l'étude
- b) la prévision des déplacements aux horizons retenus
- c) le dessin et l'évaluation des variantes.

Chacune de ces phases possède sa batterie méthodologique propre, et met donc en œuvre des hypothèses particulières, tout en faisant référence, bien sûr, à un même corps d'hypothèses générales.

(2) dans un très intéressant article intitulé : Planification des transports et analyse de système, Analyse et Prévision, oct. 1969.

1 – Les instruments méthodologiques

1.1 – La représentation

La phase de représentation est fondée sur l'utilisation des modèles de génération et distribution, dont les plus utilisés sont de type gravitaire. Cette phase consiste à mettre au point une « fonction de déplacement » par agrégation des informations dont on dispose, c'est-à-dire les flux de déplacements observés, classés par motifs et par mode, étant donné le découpage en zones retenues. De nombreux auteurs insistent sur le fait que le manque d'informations facilement accessibles milite en faveur d'un simple ajustement d'un modèle général.

Ce faisant, l'impasse est faite sur l'importance d'un certain nombre d'hypothèses nécessaires, comme sur l'observation de phénomènes particuliers aux agglomérations étudiées. Au titre de celles-là, il faut noter la difficulté à mettre en œuvre une hypothèse très lourde pour la représentation, qui est celle du découpage en « zones homogènes du point de vue économique et démographique ». Oussama ACHOU (3) note d'ailleurs que « le nombre de zones dépend de l'importance de la région étudiée, de la précision désirée et par conséquent du budget de l'étude », mais sans mesurer l'implication de cette remarque sur les « directives » à suivre en matière de découpage. En fait, peu importent d'ailleurs les définitions de l'homogénéité. Celles-ci ont pour fonction principale de justifier la théorie et l'emploi du modèle. La pratique se satisfera de définitions moins « pures », pour justifier les « frontières naturelles » et le recours aux découpages déjà opérés pour d'autres types d'études. Ainsi, il est plus économique de reprendre tel quel un découpage I.N.S.E.E. existant que d'en reconstituer un qui soit cohérent aux objectifs poursuivis.

D'autres types d'hypothèses particulières ont déjà été déclarés non représentatifs par certains auteurs, notamment celle de la décroissance du nombre des déplacements en fonction de la distance (dont la forme ne permet pas de distinguer le recours aux divers modes observés), comme celle de la réduction de la zone au centroïde (donc de la non prise en compte des déplacements internes à une zone).

1.2 – Prévision et évaluation

On peut considérer que la prévision et l'évaluation font toutes deux appel aux mêmes types d'hypothèses, dès lors qu'on laisse de côté les débats savants sur les facteurs de croissance. En effet, dans l'un et l'autre cas, nous avons affaire à des applications plus ou moins sophistiquées du calcul du coût généralisé, soit pour « prévoir » le taux de répartition modale à l'horizon retenu, soit pour procéder à des calculs d'affectation du trafic automobile sur les itinéraires des variantes proposées. Les principales critiques faites à l'égard de ce type de calcul, ont

(3) « le choix des investissements routiers en site urbain », Revue Economique, vol. XXIII n° 6, nov. 1972, pp. 1063 et sq.

été résumées par J. FREBAULT (4) qui les classe en deux types :

- « tout calcul sur un déplacement moyen introduit un biais . . . »
- les calculs . . . extrapolent les tendances actuelles . . . ».

Nous reviendrons sur le premier point lorsque nous traiterons des hypothèses générales.

Le second point de la critique est évidemment justifié. Alain BIEBER (5) rappelle d'ailleurs « leur tendance à introduire un biais en faveur des modes conventionnels ». En effet, cette méthode de calcul nous paraît présenter une contradiction importante entre son principe même et l'objectif qu'on prétend lui faire servir. Son principe est de représenter, pour un individu économique doué d'un comportement rationnel, le rapport entre les avantages et les inconvénients d'un mode ou d'un autre dans une situation de référence donnée. De ce rapport, on déduit la propension de l'ensemble des individus à utiliser tel ou tel mode, étant donné leur place dans le champ de référence. Alors, que se passe-t-il ? Dans un premier temps, on peut à peu près toujours (étant données les variables retenues) décrire le champ empiriquement (c'est-à-dire mesurer les différences de coûts généralisés entre tous les itinéraires ou tronçons possibles) dans une situation existante. Ensuite, on peut toujours mesurer, tout aussi empiriquement, la répartition entre modes pour chaque point du champ, et obtenir une courbe de répartition modale. On peut aussi dire qu'il s'agit d'une courbe de propension à utiliser tel ou tel mode. Jusque là, la méthode ne peut être débattue que sur le choix des critères retenus, et sur la précision de l'observation. Mais son utilisation pose un autre problème. En effet, tout cela ne peut évidemment servir que pour prévoir « ce qui va se passer » sur le réseau à l'horizon fixé. Que fait-on alors ? D'abord, pour chaque nouveau tronçon, on imagine quelle va être la grandeur de la variable « coût généralisé ». Puis on la place dans le champ de référence, et on déduit la propension . . . ignorant ainsi la relation étroite qui liait le champ de référence à la courbe de répartition modale proposée par BEESLEY. Or, comment imaginer que la courbe de propension (pour autant qu'elle existe réellement) ne change pas avec le champ de référence qui, justement, est supposé avoir subi une modification ? En supposant que la définition des critères soit relativement constante, on peut tout juste accepter une modification à la marge de la structure du réseau (par exemple une légère modification d'une fréquence d'autobus), mais évidemment pas une redéfinition de toute une partie d'un réseau (par exemple, la suppression ou le rajout d'un ou plusieurs tronçons encore moins l'installation d'un nouveau réseau de transports collectifs). Dans le même sens, la capacité que l'on pourrait avoir de prévoir l'évolution des variables est sans commune mesure avec la précision apparente du calcul . . .

(4) dans une note I.R.T./D.T.U., mai 1970 : « A propos des calculs de coûts généralisés » – Voir aussi « le marché des transports » Ed. du Seuil 1970.

(5) A. BIEBER – op. cit.

Plus au fond (et aussi bien A. BIEBER que J. FREBAULT ne peuvent aller loin dans ce sens), se pose le problème de la définition des variables utilisées dans le calcul (temps, coût, confort), c'est-à-dire le terme même de coût généralisé. Une interrogation sur sa validité est introduite par R. FICHELET (6) que nous nous permettons de citer longuement. Après avoir rappelé que l'hypothèse de WARNER et BEESLEY sur l'indépendance des trois variables doit être mise en question, il écrit ceci :

« Il faut bien voir que si l'on arrive ainsi à une analyse descriptive convenable d'un état d'équilibre, on s'interdit par cette démarche toute analyse explicative (et, partant, toute action incluant les perspectives du long terme) . . . »

. . . « il semble bien que ce soit vers une élucidation de ces variables mêmes (que la démarche classique de construction des modèles de choix évite de traiter en tant que déterminants), ainsi que vers une explication de leurs interactions que la recherche devrait s'orienter, pour construire des modèles d'une autre nature ».

1.3 — Le problème de la « valeur du temps »

Sans nous attarder sur le problème de la mesure du confort, qui renverrait à toute une réflexion sur le « qualitatif » (réflexion qui semble bien loin des préoccupations de ces modèles, fort curieusement), il nous semble nécessaire de nous attacher à ce qui concerne la « valeur du temps ». En fait, les débats internes à l'école des modèles s'inquiètent surtout de la valeur qu'il convient de donner au temps. Doit-elle être la même pour tous, doit-elle varier suivant les catégories socio-professionnelles, etc . . . ? Rarement la question de savoir quand et comment le temps a une valeur est posée. La réponse n'est pas simple à donner, et nous ne prétendons pas en faire le tour. Simplement, nous voudrions rappeler quelques principes devant guider la réflexion.

Le temps ne peut avoir de valeur que par la façon dont est réglé son usage. Lorsqu'il s'agit d'un temps de travail, l'usage du temps est réglé par l'échange que constitue le salariat : échange marchand entre le travailleur et l'entrepreneur. Le travailleur cède à son employeur l'usage de sa force de travail en échange d'un salaire, fraction correspondante du capital variable, et réalisée sous la forme argent. L'usage du temps est donc réglé dans le cadre d'un rapport marchand. En ce sens seulement, et par extension, on peut dire que le temps a une valeur, déterminée par la valeur que prend la force de travail étant donnée la division technique et sociale du travail. Alors le temps (de travail) peut intervenir dans le cadre d'un calcul économique, qui est d'abord celui de l'entrepreneur, et qui s'exprimera en termes de taux de profit.

Hors du travail, l'usage du temps sort des rapports marchands. Ne pouvant

(6)R. FICHELET op. cit. p. 63

plus donner lieu à échange, il perd toute valeur d'échange, et sa valeur d'usage ne peut pas se traduire en termes monétaires. D'ailleurs, la Comptabilité Nationale Française consacre cette séparation et cette « non-valeur » du temps passé en dehors du rapport marchand du salariat, lorsqu'elle ne compte pas le temps passé par les femmes au travail ménager. Pourtant, il s'agit bien là d'un travail, nécessaire à la reproduction de la force de travail : sa caractéristique est d'être non payé. C'est du temps perdu sans contrepartie.

De la même façon, le temps de transport n'est pas considéré comme du temps de travail, et en effet, il n'est pas, pour l'entrepreneur, du temps productif ou même strictement nécessaire à l'accomplissement de l'activité économique. Qu'il s'agisse alors de temps passé à aller au travail, ou à se rendre à un supermarché, c'est toujours un temps considéré comme perdu, tout en étant nécessaire : sa valeur d'usage n'est ni libre, ni susceptible d'être échangée.

Que se passerait-il si l'on considérait que le temps du transport domicile-travail est bien du temps de travail ? Il faudrait alors qu'il soit inclus dans la durée « normale » du travail ou bien qu'il soit rémunéré pour lui-même. On observerait alors deux conséquences. Tout d'abord, ce temps pourrait être effectivement inclus dans le calcul de l'entrepreneur, mais comme faux-frais, en déduction du profit, et non pas comme un temps productif créateur de valeur. Ensuite, pour le salarié, il donnerait lieu à une rémunération supplémentaire par rapport à la rémunération normale de son temps productif.

En tout état de cause, nous ne sommes pas dans ce cas. En effet, nous ne devons pas confondre ce que nous venons d'appeler « rémunération supplémentaire » avec ce qui est actuellement la prime de transport que versent les entreprises à leurs salariés. Celle-ci ne veut couvrir que les frais directs supposés occasionnés par le transport et est fixée, en région parisienne, au montant de la carte hebdomadaire de métro. Il ne s'agit donc pas d'une rémunération du temps passé au transport, et la pratique nous renvoie au cas précédent.

2 – Les hypothèses générales

Les hypothèses principales qui sous-tendent les développements méthodologiques que nous venons de schématiser, reposent d'une part sur la « découverte » d'un phénomène de déplacements en milieu urbain et l'hypothèse que ce phénomène est « ordonné », d'autre part que l'on peut « expliquer » cet ordre (mettre en évidence des « lois ») ; on le fera au moyen d'une notion implicite telle que « l'homme économique », notion qui permet par ailleurs de fonder l'existence d'une « fonction d'utilité collective » (qui peut changer de forme en fonction des nécessités). Par ces hypothèses successives, il est possible de tenir un discours relativement classique sur une demande de déplacements (qui existerait presque « en soi » et qu'il suffirait de qualifier, de mesurer) et sur une offre correspondante de moyens et de services (le système de transports).

Une telle interprétation mériterait d'être longuement développée et argumentée. Cela ne nous semble pas possible dans le cadre de ce rapport et notre démonstration sera volontairement limitée. Peu importe, en fin de compte, car c'est surtout à ouvrir un débat que nous aspirons et non pas à le régler.

2.1 – Un phénomène nouveau

Que faut-il entendre par « découverte » ? Cette affirmation est peut-être audacieuse, car on n'a, évidemment, pas attendu les années 1950 pour se rendre compte que les gens se déplacent. BOILEAU n'évoquait-il déjà pas les embarras de Paris ? Cette découverte est, en fait, celle de l'inadéquation entre une technologie de la voiture individuelle, dont l'usage de plus en plus répandu constitue effectivement à cette époque un phénomène quantitatif nouveau, et l'état des infrastructures routières urbaines existantes alors. Cette inadéquation est amplifiée, dans son apparence, par une extraordinaire expansion urbaine, peu propre à résoudre ce nouveau problème à l'issue de la période de la reconstruction. Le problème essentiel est alors (toujours dans notre interprétation) que la « découverte » d'une telle inadéquation peut dangeureusement mettre en lumière la loi de la valeur. N'est-ce pas en effet face à une contradiction entre la production d'une valeur (la marchandise automobile) et les conditions de sa réalisation, dans la mesure où sa valeur d'usage, dans de telles conditions, risque de ne pas se situer à un niveau tel que sa valeur d'échange puisse être réalisée, malgré les efforts d'une publicité jouant le thème de l'ascension sociale ? Ne doit-on pas alors, même si cela n'explique pas tout, loin de là, se poser la question du changement d'objet du discours, passant d'un réel non-dit à un objet non fondé ? Ainsi, la « découverte » du déplacement, considéré en lui-même, acte nécessaire à l'accomplissement « des activités des hommes dans la ville », correspond partiellement au masquage de la réalité. La possibilité de se déplacer ne deviendra-t-elle d'ailleurs pas une fin (et non plus une nécessité) chez certains urbanistes ?

Masquage partiel seulement, car elle est aussi révélatrice d'un autre aspect de cette réalité. En effet, et de plus en plus dans la période récente, elle aboutit à révéler ce que nous pourrions appeler la rigidité du triptyque logement-déplacement-travail. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point.

2.2 – Un phénomène ordonné

Cette déviation du problème posé est en outre permise par le recours à la formulation mathématique et aux moyens informatiques. Utilisés comme supports d'un empirisme constant, donc déviés de leur finalité instrumentale dès qu'il s'agit de sciences sociales, ils introduisent ou confortent la linéarité du raisonnement et la logique de la moyenne (voire de la norme). Il semble bien, que dans son souci de ne pas sortir du champ phénoménal, l'économie des transports urbains ait trouvé là le moyen d'« accumuler » des phénomènes, de les protéger derrière le rempart des tableaux statistiques et des résultats d'enquêtes, refusant ainsi de se soumettre

à la critique théorique. Cela suppose deux sortes de conséquences. Tout d'abord, au niveau du type d'information qui sera recueillie, il faudra privilégier ce que peut « digérer » l'ordinateur ; une information sera considérée comme « de valeur » si elle contribue à enrichir le stock de données, jugée inutilisable si elle ne se prête pas à une formulation mathématique et à l'exercice de la régression. Ensuite, le souci de rentabiliser l'instrument incite à donner force de loi générale à un modèle déjà expérimenté. La pratique montre en effet que, contrairement à l'argumentation empiriste d'ailleurs, on réutilisera le même modèle sur plusieurs agglomérations ; en général, les différences observées dans l'expérimentation seront, ou bien négligeables, ou bien impossibles à intégrer dans l'étude ! De la même façon, il devient illusoire de se poser le problème d'évaluer des schémas n'appartenant pas à une même famille. Par une sorte de logique, le terme de « variante » sera utilisé de façon restrictive (variante d'un modèle).

2.3 – Une mesure de comportements individuels

Le sujet pris en compte par l'économie urbaine en général et l'économie des transports urbains plus particulièrement est alors l'individu isolé (capable d'entrer dans la norme statistique), doué d'un comportement rationnel consistant à maximiser son utilité par ajustements successifs à la marge, sur une fonction de consommation qu'il connaît parfaitement et qu'il maîtrise à l'intérieur de ses contraintes de revenu (schéma offrant une possibilité de représentation mathématique).

Ce point de vue individualiste considérant le sujet en tant que consommateur et jamais en tant que producteur, et ne situant pas le cadre historique de son analyse, n'est que la version moderne du marginalisme du siècle dernier.

Il constitue cependant, comme on l'a vu plus haut, le point de départ implicite des méthodologies et des pratiques officielles. Nous en prendrons un exemple dans un cours d'aménagement urbain de l'E.N.P.C. (1966-67). La mise en œuvre du calcul du coût généralisé amène à se poser le problème de l'évaluation de la « valeur monétaire d'usage du temps ». Outre ce que nous avons noté plus haut, sur la non-validité théorique de cette expression, il convient d'en relever le caractère irréaliste. L'auteur, en effet, la définit comme « ce que l'utilisateur est prêt à déboursier pour économiser une minute sur son temps de parcours ». Référence est alors faite aux travaux de l'I.A.U.R.P. (7) qui ont montré « que le (8) travailleur parisien agissait comme s'il (8) évaluait la valeur de son temps à environ 3 F. de l'heure, soit un peu plus de la moitié du salaire horaire moyen (8) de la région parisienne (5,50 F.) ».

Point de départ irréaliste car il suppose une possibilité d'arbitrage, de la part de l'utilisateur, entre de l'argent et du temps de transport. Cela suppose à la fois

(7)abondamment repris en outre par P. H. DERYCKE, in « l'Economie Urbaine ». P.U.F. Paris 1970.

(8)souligné par nous.

possibilité de choix et capacité de substitution. En ce qui concerne le choix, il nous semble que R. FICHELET a bien montré que cette possibilité n'existe pas concrètement pour la plupart des usagers (d'ailleurs le contrat de transport n'est-il pas cité en exemple de contrat léonin ?) à tel point que les études précitées sont obligées de prêter au travailleur des mobiles qu'il n'a pas (il agit « comme s'il évaluait . . . »). En ce qui concerne la capacité de substitution, il faut noter que les auteurs ne vont pas jusqu'au bout de leur raisonnement. Admettre une substitution temps-argent signifie au moins qu'il y a recherche d'un équilibre sur une courbe de satisfaction individuelle. Celle-ci ne comprend évidemment pas que du temps de transport ! Alors, à quelles autres substitutions faut-il faire appel pour expliquer celle-là et la placer sur la courbe . . . ?

Notons aussi que l'on passe allégrement de l' « usager » au « travailleur », sans chercher en aucune façon à rendre compte de la signification du transport (en l'occurrence pour le déplacement domicile-travail) dans le rapport social du salariat.

Enfin, la prise en compte d'un individu indifférencié amène à un anonymat statistique qui oblige à faire référence à un salaire moyen qui enlève toute signification au rapprochement fait, sinon au niveau global, ce qui est notoirement insuffisant pour rendre compte de la pratique contrainte des transports.

Cette démarche « atomistique », outre l'irréalisme de ses hypothèses de départ, empêche de prendre en compte les rapports réels qui régissent la société. Celle-ci n'est pas la juxtaposition d'individus isolés, dont on pourrait rendre compte par une simple addition des comportements, alors que c'est ce que suggère une fonction d'utilité collective.

Pour donner un point de départ adéquat à l'analyse de notre objet, il faut au contraire rappeler que le sujet économique s'adapte dans son action à un état déterminé des rapports sociaux.

CHAPITRE DEUXIEME

POUR UNE PROBLEMATIQUE ECONOMIQUE

DU TRANSPORT

Introduction

- Section I – Le problème des transports dans l'œuvre de MARX
1. Les « Fondements de la Critique de l'Economie Politique »
 2. Le « Capital »
 3. Remarques sur l'analyse de MARX
- Section II – La place des transports dans la reproduction d'ensemble de l'économie
- Introduction
1. Les transports et le cycle du capital d'entreprise
 2. Le transport dans la reproduction d'ensemble du capital
- Section III – Procès de transport et industrie des transports
1. Le cycle particulier du capital investi dans les transports
 2. L'industrie des transports
- Section IV – Transports, mobilisation et reproduction de la force de travail
1. La différence entre la force de travail et une marchandise ordinaire
 2. Le problème théorique et pratique de la mobilisation de la force de travail
 3. Les déplacements domicile-travail et la mobilisation de la main-d'œuvre
 4. Les déplacements « urbains » et la reproduction de la force de travail

INTRODUCTION

Comme nous l'avons annoncé dans notre avant-propos, nous allons être amenés à nous éloigner assez considérablement de l'objet, jusqu'ici empiriquement désigné par « transports urbains », pour privilégier fréquemment dans ce chapitre un essai d'analyse du transport dans le fonctionnement d'ensemble du système économique.

Cet effort est rendu nécessaire par le souci que nous avons affirmé de dépasser le cadre de la définition empirique, pour procéder à une phase de clarification théorique. Si une telle phase est rendue nécessaire comme prolongement de la critique que nous venons d'ébaucher, son objectif est de permettre et soutenir l'ensemble d'un processus de recherche, c'est-à-dire, dans le cadre du présent rapport, d'aboutir à des propositions de recherches articulées dans une même problématique.

Dès lors, se pose le problème du niveau où une telle problématique doit se placer pour autoriser un tel processus, c'est-à-dire en fin de compte un certain découpage de la réalité.

M. CASTELLS (9) répond sans ambiguïté à cette question. « En effet, l'analyse de la circulation urbaine doit être comprise comme une spécification (10) d'une théorie plus générale de l'échange entre les composants du système urbain . . . C'est-à-dire qu'une analyse de la circulation (et à partir de là, une analyse des transports, définis comme moyens de circulation) met en question les rapports entre l'ensemble des éléments de la structure urbaine ; c'est-à-dire qu'elle couronne et synthétise un tel effort, plutôt qu'elle ne le précède » (10).

Cette prise de position n'est pas sans cohérence avec la problématique générale et les objectifs que l'auteur donne à son ouvrage. Mais en l'espèce, elle l'autorise à se satisfaire un peu rapidement de l'hypothèse d'une adéquation nécessaire (plus ou moins grande) entre les « exigences » propres aux « transferts » qu'il met en évidence et l'existence d'un certain nombre de « facteurs concrets » (11) propres à « caractériser et évaluer » les différents moyens de transport. Et par suite à ne pas s'interroger sur la détermination historique de ces facteurs comme sur leur pertinence.

(9) in « La question urbaine » – Maspéro – Paris 1972, pp. 245 et suiv.

(10) souligné par nous

(11) capacité de charge, vitesse, sécurité, confort, coût.

ce, même s'il est dit que « les combinaisons (de ces facteurs) sont l'expression concrète des lois sociales régissant les éléments à la base du transfert ».

Il nous faut observer que M. CASTELLS opère suivant une démarche profondément mécaniste, subordonnant totalement son analyse de la circulation aux exigences des pôles des déplacements. Outre un certain nombre de présupposés théoriques qui lui sont propres, on trouvera à l'origine de cet « aplatissement » de la réalité l'idée que le transport n'est que moyen de circulation, c'est-à-dire donnée technologique, existant en soi et caractérisable par des facteurs concrets. Ce faisant, il s'interdit de penser deux choses essentielles : d'abord, que tout moyen de transport est produit ; ensuite qu'un moyen de transport n'est moyen de circulation que s'il est mis en œuvre au sein d'un procès de production particulier, c'est-à-dire, en dernière analyse, que le transport constitue un acte économique. D'ailleurs, il explique bien lui-même que par « mode de gestion » il ne faut pas entendre « propriété juridique des moyens de circulation, mais logique du fonctionnement de la circulation », excluant ainsi la possibilité d'introduire une analyse en termes de rapports de production, comme celle « d'imaginer » l'existence d'un rapport dialectique entre « les éléments de base du transfert » et le transfert lui-même. Enfin, se cantonnant à une généralité sur la façon dont les pôles de l'échange définissent les combinaisons possibles de facteurs, généralité qui ne peut tenir lieu d'analyse, il s'interdit de reconnaître que le transport est aussi significatif d'un rapport particulier pour le transporté lui-même, et comment.

Si nous nous sommes attardés un moment aux quelques pages que M. CASTELLS consacre aux transports urbains, c'est en partie pour relever les dangers d'une transposition pure et simple des données et catégories empiriques propres à l'économie des transports urbains dans un schéma théorique qui ne peut pas les mettre en question, restant ainsi dans la lignée d'une économie de la consommation ou de la demande.

En même temps, cette critique nous a fait introduire deux « intentions » qui vont, en fait, servir de lignes directrices à notre problématique. En effet, reconnaître que le transport constitue un acte économique signifie :

– premièrement, qu'il nous faut entrer dans la problématique d'une économie de la production, problématique qui puisse rendre compte d'un procès de production particulier, celui du transport, c'est-à-dire situer « l'industrie des transports » par rapport aux mécanismes économiques de la société, et étudier comment sa constitution répond à ses différentes fonctions, ou les oriente

– deuxièmement, et dans la mesure où nous aurons pu montrer qu'il existe une mise en œuvre spécifique de ce procès en ce qui concerne le déplacement des personnes dans les villes, que cet acte a une signification économique pour les transportés eux-mêmes, signification que nous nous efforcerons de préciser comme spécification des rapports sociaux de production.

C'est dans la mesure où la démarche peut rendre compte de ces deux « intentions » et de leurs interrelations dans la mesure aussi où elle pourra les situer historiquement, que nous croyons pouvoir progresser.

Le contenu de ce chapitre voudra donc développer ces deux intentions en une seule problématique de l'acte économique du transport. Pour cela, il nous apparaît nécessaire, d'une part de ne pas nous enfermer dans le découpage qui sépare ces deux orientations, puisqu'aussi bien c'est de l'une à l'autre qu'il nous faut aller et revenir, d'autre part de nous situer, comme nous l'avons fait à propos des auteurs néo-classiques, par rapport à un autre acquis qui est celui de la pensée marxiste, ou plutôt de MARX lui-même, dans la mesure où il est remarquable que les auteurs qui s'en réclament n'ont pratiquement jamais abordé en tant que telle la question des transports urbains. MARX non plus d'ailleurs, et nous verrons pourquoi. Néanmoins, relire les pages qu'il consacre aux transports, ne constitue pas un artifice de style. En effet, entrer dans une problématique de la production du transport oblige d'emblée à reconnaître que le transport urbain de personnes doit être considéré comme partie de l'ensemble des transports. Alors, son interprétation s'appuiera sur l'analyse de la production du transport dans son ensemble et viendra l'enrichir en retour ; il nous faudra, donc, comprendre ce qui le distingue d'une part, comment il est structuré partiellement par l'ensemble de l'industrie des transports d'autre part.

Cette démarche est propre, en fait, à toute problématique économique réelle, et la pensée néo-classique ne peut y échapper complètement, puisque l'économie des transports urbains est à la fois partie de l'économie des transports, comme l'inscrit S. WICKHAM (12), dans sa propre démarche (13).

- (12) Nous n'avons pas cité cet auteur dans le chapitre précédent, dans la mesure où le chapitre qu'il consacre aux transports urbains ne diffère pas des éléments que nous avons étudiés. Simplement, son approche est incluse dans « L'économie des transports », Ed. Sirey — Paris 1969.
- (13) La démarche de l'auteur consiste explicitement à reconnaître l'existence d'une économie générale des transports, qui peut être spécifiée aussi bien dans le cas des transports urbains que celui des transports pétroliers, étant entendu qu'il existe une gamme de techniques très développée. En ce qui concerne le chapitre consacré aux transports urbains, sa structure et son contenu ne diffèrent pas de la démarche de l'économie urbaine.

SECTION I

LE PROBLEME DES TRANSPORTS DANS L'OEUVRE DE MARX

Bien qu'étudiant le mode de production capitaliste dans son ensemble, MARX est amené à faire une (courte) mention particulière des transports, à cause de la place qu'ils occupent et du rôle qu'ils jouent dans la circulation-reproduction. Il n'est donc pas étonnant que cette question particulière soit abordée dans le chapitre « Circulation du capital et circulation de l'argent » des « Fondements » (14) et dans le Livre II du Capital (15), consacré au procès de la circulation du capital.

1 – Les « Fondements de la critique de l'Economie Politique »

MARX n'a pas, dans les « Fondements », la rigueur d'exposé qu'on trouve dans le Capital. Il fait souvent des parenthèses ou des digressions par rapport à l'objet principal de sa réflexion. En cherchant à exposer celui-ci tout en évitant celles-là, nous nous efforcerons de ne pas trahir la pensée de l'auteur.

Dans un premier temps, MARX se préoccupe du statut des transports par rapport à la production et à la circulation. Il apparaît clairement que « le temps de travail matérialisé dans le procès de production immédiat, s'ajoutant au temps de travail contenu dans le transport constituent les frais de production » (16) et « si le même capital assure la production et le transport, ces deux actes constitueront la production immédiate » (17). Dans les frais de transport, comme dans la production immédiate, il peut y avoir un surtravail et le capital peut en tirer une plus-value.

(14) « Fondements de la critique de l'Economie Politique » Ed. Anthrops T. II p. 12 à 26

(15) « Le capital » Livre II chapitre I § IV, chapitre VI § III, chapitre XIV – Ed. Sociales t. IV

(16) K. MARX, « Fondements » – p. 12

(17) *ibid.* p. 14

En effet, un produit fabriqué n'est achevé qu'à son arrivée sur le marché, lorsqu'il est prêt à être vendu ; sa circulation, sa reconversion en argent, ne commencerait donc qu'au lieu de sa destination. L'utilisation des moyens de communication et de transport est donc un élément immédiat de la production.

Cependant, MARX ne s'arrête pas là dans son analyse et intègre dans un raisonnement plus dialectique le phénomène de circulation.

Celle-ci est, en effet, un rapport de production et un acte économique. « C'est un procès de transformation, procès qualitatif de la valeur ; elle embrasse les différentes formes de l'argent, le procès productif de valorisation, le produit, la reconversion en argent et en capital additionnel, ainsi que toutes les déterminations nouvelles surgies au sein de ce procès de transformation, et leur passage de l'une à l'autre » (18).

« La circulation est incluse dans le procès de production dans la mesure où elle entraîne des frais et exige du surtravail. En ce sens, c'est un moment du procès immédiat de production » (19). Le mouvement du produit fait donc partie de ses frais de production ; « cet élément spacial est important puisque l'extension du marché et l'échangeabilité du produit en dépendent » (20).

« A certains égards, on peut faire figurer cet élément dans les frais de production de la circulation, puisqu'il s'agit de la réalisation de conditions extérieures du procès économique de la circulation » (21).

On voit bien, ici, comment le raisonnement dialectique, en intégrant la circulation amène MARX à comprendre le transport, non plus seulement comme élément immédiat de la production, mais aussi comme condition extérieure du procès de production. C'est cet aspect qu'il s'attache alors à développer.

« A mesure que la valeur et l'échange dominent la production, les moyens matériels de l'échange (moyens de communication et de transport) gagnent en importance . . . Le capital brise l'espace au moyen du temps ». C'est pour lui une « impérieuse nécessité » (22).

MARX examine d'abord les conditions de la production des moyens de communication et de transport avant de revenir à l'étude du caractère de nécessité de cette production.

(18) *ibid.* pp. 14 et 15

(19) *ibid.* p. 15

(20) *ibid.* p. 26

(21) *ibid.* p. 26

(22) *ibid.* p. 15

« La production à bas prix des moyens de communication et de transport est une condition de la production basée sur le capital, parce que le produit immédiat ne peut être valorisé massivement sur les marchés lointains que si l'on diminue les frais de transport ; parce que, à leur tour, les moyens de communication et de transport deviennent de simples sphères de la valorisation, d'un travail exploité par le capital ; parce que le trafic massif procure des rentrées excédant le travail nécessaire : le capital se met, donc, en devoir de produire les moyens de communication et de transport » (23).

Ceux-ci ont des problèmes de rentabilité spécifiques, car ils représentent « une forme fixe dont la valorisation obéit à des lois particulière » (24). Le capital ne peut donc les produire que sous un certain nombre de conditions.

1 – Il faut un capital important et concentré pour que soit possible la valorisation de travaux d'une telle ampleur et d'une rotation si lente. D'où, le plus souvent, le capital par actions, forme la plus élaborée à laquelle le capital puisse atteindre, où il apparaît non seulement en soi, selon sa substance, mais encore selon sa forme, comme une force et un produit de la société.

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

3 – Une telle entreprise suppose – surtout du point de vue commercial – que le moyen de communication ou de transport (25) soit rentable, autrement, dit, que le prix réclamé pour son utilisation corresponde à la valeur d'échange touchée par le fabricant, ou bien que ce moyen fournisse une force productive qui permette de payer ce prix.

4 – Une partie des revenus et de la richesse affectée à la jouissance soit être transférée à ce moyen de communication » (26).

La condition la plus générale pour que la production de ces moyens soit possible est, en somme, que « le mode de production fondé sur le capital (soit) développé sous la forme la plus haute » (27).

Des quatre conditions qu'il a énumérées, MARX en considère deux comme essentielles :

(23) *ibid.* p. 15

(24) *ibid.* p. 14

(25) MARX écrit, ici, « la route », dont il prend la production comme exemple.

(26) *ibid.* pp. 21 et 22

(27) *ibid.* p. 21

1 — « Un capital doit être disponible en quantité voulue, et il doit se satisfaire d'un intérêt.

2 — L'entreprise doit être avantageuse pour les capitaux productifs : (le moyen de communication) doit avoir un intérêt suffisant pour que le capital industriel en paie le prix » (28).

Une nouvelle étape de l'analyse a, ici, son point de départ ; c'est celle du caractère de nécessité qui se manifeste à travers le problème de la réalisation.

Il faut, en effet, que le moyen de communication ou de transport soit « une nécessité pour les producteurs », « une condition imposée aux capitalistes à la recherche du profit » (29) (pénurie des moyens de communication, permettant au capitaliste de réaliser la valeur de sa route (exemple étudié par MARX) par portions et à échéance).

« Les routes, les canaux, etc . . . représentent les conditions générales de la production » (30). Pour que l'Etat soit remplacé par le capital dans les travaux publics, « il faut que la production fondée sur le capital ait atteint son plus haut degré de développement » (31).

Sinon, le capital en fait supporter la charge à l'Etat, ou bien celui-ci peut « contraindre la collectivité à placer une partie de son revenu — et non de son capital — dans les travaux d'intérêt général, qui font ainsi figure de conditions générales — et non particulières à tel ou tel capitaliste — de la production. C'est pourquoi, tant que le capital n'a pas revêtu la forme de sociétés par actions, il est préoccupé uniquement des conditions particulières de sa valorisation, et fera supporter à tout le pays les frais des conditions générales considérées comme des besoins nationaux » (32). La production des moyens de communication, conditions physiques de la circulation, entre dans la catégorie de la production de capital fixe : elle ne représente donc pas un capital particulier (33).

Au total, « il existe donc un rapport spécifique entre le capital et les conditions générales de la production sociale, et ce rapport diffère des conditions propres au capital particulier et à son procès de production particulier » (34).

(28) *ibid.* p. 22

(29) *ibid.* p. 22

(30) *ibid.* p. 22

(31) *ibid.* pp. 22 et 23

(32) « *Fondements* » p. 23

(33) C'est pourquoi MARX parle toujours ici du capital en général, et non pas d'un capital en particulier.

(34) « *Fondements* » pp. 25 et 26

2 – « Le Capital »

En même temps qu'une plus grande précision, la lecture du « Capital » nous fait découvrir un enrichissement de la précédente analyse, en particulier en ce qui concerne la spécificité de l'industrie des transports et la rotation du capital. Nous exposerons successivement les trois approches que fait MARX des transports dans le mode de production capitaliste.

2.1 – Les métamorphoses du capital dans l'industrie des transports (35)

Se plaçant du point de vue de la valeur d'usage, MARX constate que si, en général, le produit est distinct des éléments du capital productif, s'il est « un objet doué d'une existence détachée du procès de production », il en va différemment dans l'industrie des transports.

Celle-ci, en effet, ne crée pas de nouveau produit ; elle déplace les personnes et les choses. Il y a alors nécessairement production et consommation simultanées, puisque l'effet utile (la valeur d'usage) est indissolublement lié au procès de production de transport.

La formule générale $A - M \dots P \dots M' - A'$ devient donc pour les transports : $A - M \dots P - A'$ puisqu'on ne peut pas distinguer le produit de la production, et c'est ce qui lui donne sa physionomie particulière.

Par contre, du point de vue de la valeur d'échange, on a comme pour toute autre marchandise : $c + v + pl$, valeur des éléments de production consommés et plus-value créée par le surtravail des ouvriers employés dans cette industrie.

Quant à la consommation, si l'effet utile est consommé à titre individuel, « sa valeur disparaît par la consommation ». Et si le transport est un stade de production de la marchandise (consommation productive), « sa valeur est transférée à la marchandise elle-même comme valeur d'appoint ».

2.2 – Les frais de transport (36)

MARX rappelle d'abord que « la loi générale est que tous les frais de circulation qui résultent uniquement du changement de forme de la marchandise n'ajoutent pas de valeur à cette dernière.

Ces « faux frais » de la production capitaliste pour la réalisation de la valeur viennent, pour la classe capitaliste prise dans son ensemble, en déduction de la plus-value, du surproduit.

(35) Le Capital: Livre II, section I, chapitre I § IV – Ed. Sociales T. IV pp. 51 à 53.

(36) Le Capital Livre II, section I, chapitre VI § III – Ed. Sociales T. IV pp. 137 à 140.

« L'échange de substances propre au travail social » (cycle du capital et métamorphose des marchandises) peut nécessiter le déplacement des produits, ce qui fait apparaître l'industrie des transports comme une cause de frais de circulation.

« Les masses de produits n'augmentent pas par suite de leur transport », mais la valeur d'usage des objets ne se réalise que lors de leur consommation, et celle-ci peut rendre nécessaire leur déplacement, donc le procès productif additionnel qui est celui de l'industrie des transports.

Le capital investi dans cette branche ajoutera donc de la valeur aux produits transportés :

- transfert de valeur à partir des moyens de transport
- addition de valeur par le travail du transport.

Le déplacement de l'objet du travail, ainsi que des moyens et forces de travail, joue un grand rôle dans tout procès de production ; de même, mais à une échelle plus large, pour les marchandises finies d'un lieu de production à un autre, puis de la sphère de la production dans celle de la consommation.

La loi générale de la production marchande, selon laquelle la productivité du travail est en raison inverse de la valeur qu'il crée, s'applique à l'industrie des transports comme aux autres : « la grandeur de valeur absolue que le transport ajoute aux marchandises est en raison inverse, toutes choses égales d'ailleurs, de la productivité de l'industrie des transports et en raison directe des distances à parcourir.

La valeur relative que les frais de transport ajoutent, toutes choses égales d'ailleurs, au prix de la marchandise, est en raison directe de son volume et de son poids. Cependant les circonstances modificatrices sont nombreuses ». (Par exemple la fragilité : MARX cite l'exemple du transport de verreries par les chemins de fer anglais).

En développant les moyens de transport, en concentrant celui-ci, en agrandissant l'échelle, le M.P.C. diminue les frais de transport pour chaque marchandise prise à part.

« Il augmente la fraction du travail social, vivant et matérialisé, qui se dépense dans le transport des marchandises, d'abord en convertissant en marchandises la grande majorité des produits, ensuite en substituant aux marchés locaux des marchés éloignés ».

Au total, MARX résume ainsi sa présentation de l'industrie des transports dans le M.P.C. : « D'un côté l'industrie des transports constitue une branche autonome de production, et par conséquent une sphère spéciale de placement du capital productif ; d'un autre côté, elle se distingue en ce qu'elle apparaît comme la continuation du procès de production à l'intérieur du procès de circulation et pour lui ».

2.3 – Les transports et le temps de circulation (37)

Le temps de rotation du capital est égal à la somme de son temps de production et de son temps de circulation.

Le premier dépend de la différence entre capital fixe et capital circulant, de la différence entre périodes de travail, etc . . .

« L'une des sections du temps de circulation – celle qui est relativement la plus décisive – est constituée par le temps de la vente, l'époque où le capital se trouve à l'état de capital-marchandise.

Le temps de circulation et par suite la période de rotation, s'allongent ou s'abrègent en fonction de la durée de ce délai. Il se peut aussi que les frais de magasinage, etc . . . rendent nécessaire une dépense supplémentaire de capital ». Toutes ces circonstances jouent entre des industries différentes, mais aussi entre capitaux individuels différents.

L'amélioration des infrastructures et des moyens de transport abrège de façon absolue le temps de circulation des différents capitaux-marchandises. Les différences relatives ne sont pas supprimées, mais peuvent être modifiées jusqu'à ne plus correspondre aux distances naturelles.

Outre ces variations absolues et relatives des temps de circulation, MARX signale que les transports permettent des expéditions de marchandises et donc des rentrées d'argent réparties sur un plus grand nombre de périodes successives, ce qui raccourcit le temps total de circulation, donc de rotation.

D'où un processus de concentration accélérée des centres de production et des débouchés, et la possibilité d'expliquer par les transports :

– « les différences locales dans les temps de circulation des marchandises, dans les possibilités d'acheter, de vendre »

– « les répartitions différentes des différences locales déjà existantes ».

Les possibilités offertes par le développement des transports entraînent la nécessité de travailler pour le marché mondial. Il en découle trois conséquences :

– « une augmentation absolue et relative de la partie du capital social, qui constamment, se trouve pour des délais assez longs dans le stade du capital-marchandise, dans la période de la circulation »

(37) « Le Capital » Livre II section II chapit. XIV – Ed. Sociales t. IV p. 230 à 234.

– « en même temps s'accroît également la partie de la richesse sociale qui, au lieu de servir de moyens de production direct, est engagée dans les moyens de transports et de communication, et dans le capital fixe et circulant nécessité par leur exploitation »

– la simple durée relative du voyage de la marchandise (. . .) crée une différence non seulement dans (. . .) le temps de vente, mais encore dans (. . .) la reconversion de l'argent en éléments du capital productif, le temps d'achat ».

3 – Remarques sur l'analyse de MARX

3.1 – MARX s'intéresse surtout à la circulation des marchandises

L'analyse que fait MARX, d'une part de la situation du transport dans le mode de production, d'autre part de la « physionomie particulière » de l'industrie des transports, est donc à situer dans le cadre de notre première interrogation (la problématique d'une économie de la production), où elle fournit explicitement un certain nombre de définitions et d'articulations qui pourront être reprises.

Mais il faut tout de suite noter que dans le rapport de la sphère de la circulation à l'organisation des transports, MARX s'intéresse à ces derniers comme support matériel pour et dans le procès de circulation de la marchandise, comme élément du procès de circulation d'ensemble du capital. Par rapport à l'observation que nous pouvons faire aujourd'hui, cela peut apparaître comme une réduction, puisque nous ne trouvons pas dans l'analyse (ni ailleurs dans le Capital) d'interrogation sur le déplacement des personnes. Pourtant, il ne fait aucun doute que la force de travail, hors du procès de production est placée dans la sphère de la circulation, et particulièrement en ce qui concerne le « libre marché » où se vend et s'achète cette force de travail.

Nous ne pouvions effectivement nous attendre à ce que MARX se penche très précisément sur les transports des personnes, dans la mesure où, à l'époque de la rédaction du Capital, ceux-ci n'existent que sous une forme archaïque, et ne sont pas constitués en industrie, alors même que MARX a sous les yeux une industrie des transports de marchandises extrêmement puissante (la navigation fluviale, la navigation maritime, la naissance du chemin de fer), qui peut dicter sa loi, au moins en partie, au monde de la production immédiate.

3.2 – Le passage des « Fondements » au « Capital »

Le principal intérêt de la longue citation que nous venons de faire est donc d'indiquer des bases pour situer la place et les conditions d'existence d'une industrie des transports dans le procès d'ensemble du Capital.

Or, cette analyse apparaît beaucoup plus, dans sa globalité, dans le texte des

« Fondements » que dans les courts passages que MARX consacre aux transports dans le « Capital ». Dans les « Fondements », le mouvement dialectique que MARX entretient entre production et circulation reste une esquisse et ne débouche pas sur une théorie plus formalisée, tout en restant prééminent. Il exprime notamment son souci d'ouvrir à une problématique du rapport entre le capital et les conditions générales de la production sociale. De ce rapport dépendent d'une part « l'impérieuse nécessité », d'autre part le mouvement relatif de l'Etat et du capital dans la mise en place de cette forme particulière de « conditions générales ». Et ce faisant, il invite à une problématique historique de l'économie des transports, fondée sur le développement du mode de production dans son ensemble.

Mais à partir du moment où, dans le Capital, il cherche à expliquer ce qu'est l'industrie des transports, MARX semble perdre en partie le sens de cette problématique. Ce n'est en fait qu'un revers de la plus grande précision de l'analyse puisqu'aussi bien c'est dans le mouvement du procès de circulation et face à lui que l'on est placé, c'est-à-dire dans la relation entre un procès de production particulier (celui de l'industrie des transports) et le rapport de la production et de la circulation. Mais MARX ne reprend pas ici l'analyse de ce rapport général, dans la mesure où elle se déroule alors dans l'ensemble de l'œuvre. Bien plus, alors que, dans les « Fondements », les réflexions sur l'industrie des transports sont concentrées en un texte homogène (malgré de nombreuses digressions), dans le Capital, les éléments d'analyse sont séparés les uns des autres à l'intérieur du Livre Deuxième (le procès de circulation du capital). Sans entreprendre, ici, une analyse de la structuration de l'ouvrage et de la place qu'y occupent les différents textes cités, il faut noter que cela semble empêcher MARX de s'attacher à cet objet particulier de façon cohérente et surtout de préciser comment opère la dialectique du rapport entre « capital et conditions générales du procès de production sociale » en ce qui concerne cette activité spécifique. Il faut d'ailleurs remarquer qu'on ne trouve pas dans le « Capital » ce qui était annoncé dans les « Fondements », c'est-à-dire « consacrer tout un chapitre aux moyens de communication, étant donné qu'ils représentent une forme de capital fixe dont la valorisation obéit à des lois particulières » (38).

SECTION II

LA PLACE DES TRANSPORTS DANS LA REPRODUCTION D'ENSEMBLE DE L'ECONOMIE

Introduction

L'objet de la présente section est de situer comment le transport se place dans le fonctionnement économique général du mode de production. Nous ne chercherons pas à décrire l'ensemble des mécanismes et des situations observables aujourd'hui, mais à poser les fondements qui permettent de comprendre comment, d'abord, le transport « intervient » par rapport au fonctionnement d'une entreprise de production « classique », et comment, ensuite, il nous faut nous placer au niveau de l'ensemble du système économique dominant pour fonder historiquement l'apparition et l'existence d'une « industrie des transports ».

Pour ce faire, et pour ne pas alourdir l'exposé, nous nous placerons explicitement au niveau du transport des produits et des marchandises tels qu'ils sont classiquement définis, c'est-à-dire que nous excluerons arbitrairement ce qui concerne les transports de personnes. En effet, cela nous paraît justifié dans la mesure, et nous le redirons, où l'industrie des transports s'est d'abord constituée comme industrie des transports de marchandises ; dans la mesure, aussi, où, s'il s'est opéré une différenciation au sein de cette branche qui a pris en charge les déplacements des personnes, leur compréhension nécessite de mettre en évidence la spécificité de tels déplacements, ce qui nous obligera à un développement particulier ; dans la mesure, enfin, où nous verrons que cette différenciation ne remet pas en cause les règles de fonctionnement de cette industrie telles que nous les décrirons à la section III de ce chapitre.

Enfin, et le lecteur voudra bien nous en excuser, nous ne prendrons guère le temps de faire référence à des observations concrètes et à des exemples précis pour soutenir notre exposé. Quitte à paraître abstraits, donc peu convaincants, nous

avons préféré réduire cette partie du développement, premier essai de classification, qui ne veut que poser des jalons pour une démarche de recherche de longue haleine.

1 – Les transports et le cycle du capital d'entreprise

1.1 – Le cycle du capital

Chaque fraction du capital industriel est mise en valeur et effectue son cycle à travers une succession de métamorphoses qui sont décrites par la formule générale :

$$A - M \quad \begin{array}{l} (T \\ (\text{-----}P \text{-----}M' - A' \\ (Mp \end{array}$$

C'est-à-dire qu'à l'origine d'un cycle, le capital est considéré sous la forme argent, et se convertit d'une part en moyens de production, d'autre part en forces de travail : c'est la métamorphose A – M. La phase ----- P ----- du cycle constitue le procès de production proprement dit à l'intérieur duquel sont créées la valeur et la plus-value. A l'issue de ce procès, le capital est présent sous la forme marchandise et son retour à la forme argent s'opère au cours de la métamorphose M' – A'.

1.2 – Les deux phases de la circulation

Appelant α la métamorphose A – M et β la métamorphose M' – A', A. JUILLET (39) indique :

« Le transport intervient :

– en α : pour approvisionner l'entreprise en moyens de production, en matières premières, et en main d'œuvre (et ce, doublement : en assurant le transport de la marchandise jusqu'aux lieux d'habitat, et en assurant le transport de la main d'œuvre du lieu de logement au lieu de travail) ;

– en β : pour acheminer le produit de l'entreprise au marché. A vrai dire, le produit n'est véritablement marchandise qu'une fois arrivé sur le marché, à portée du client ».

Nous ne reprendrons pas tout à fait la même distinction. Notamment nous ne cherchons pas, ici, à nous placer dans le cadre des déplacements de main d'œuvre que nous examinerons par la suite (nous verrons qu'ils ne se présentent pas de la même manière, et historiquement ils ne sont pas apparus en même temps que les

(39) A. JUILLET : « Sur la place des transports dans l'économie capitaliste », in la Vie Urbaine 3/71, p. 171

transports des produits et des marchandises).

Il faut, néanmoins, remarquer que l'auteur aurait pu se dispenser de faire figurer le transport des marchandises jusqu'aux lieux d'habitat (ce qui concrètement n'existe pas vraiment) dans la phase. En effet, comme nous le faisons maintenant, il se place au niveau du cycle du capital d'entreprise, c'est-à-dire d'un capital particulier. Or, même en étant très laxiste sur l'interprétation de la précision apportée, c'est-à-dire en considérant que cela signifie qu'il y a un rapport entre ce qu'il appelle « approvisionnement en main d'œuvre » et les conditions concrètes de la reproduction de la force de travail, notamment en ce qui concerne la consommation individuelle courante, il est impossible de considérer que ce rapport est situé en quoi que ce soit au niveau de l'entreprise. Ce point est important et nous serons obligés d'y revenir quand nous ferons l'analyse des transports domicile-travail. De plus, il faut noter que cette précision de l'auteur n'apporte rien à son propos.

1.3 – Le transport dans les deux phases

Que nous soyons donc en α ou en β , nous dirons que, dans le cas le plus général et le plus répandu, un transport est nécessaire dans la mesure où nous observons que la totalité des moyens de production et des matières premières d'une part, que l'ensemble du marché d'autre part, ne sont pas situés au même endroit que l'unité de production. Constatation triviale mais nécessaire !

1.3.1. – La première phase.

Lorsque nous sommes dans la phase α , la division technique du travail rend nécessaire la concentration de certaines marchandises en un même point sous l'égide d'un capital afin que celui-ci puisse être valorisé (de même que nous verrons que la séparation de la force de travail des moyens de production rend nécessaire sa mise à leur contact). L'effet utile du transport, pour l'entrepreneur dans la phase α , consiste donc à affranchir celui-ci des contraintes de son approvisionnement, dans la mesure où les conditions techniques le permettent d'une part, dans la mesure aussi où les coûts qui y correspondent sont « acceptables ».

1.3.2. – La deuxième phase.

Plaçons-nous dans la phase β . Elle constitue l'envers de la phase α , bien sûr, à cela près que dans un cas le problème de notre industriel est de rassembler les éléments nécessaires à son procès de production, et que dans l'autre il lui faut se libérer du résultat de ce procès. Pour que cette libération s'effectue, c'est-à-dire pour que son capital puisse lui revenir sous la forme argent, donc pour que la valeur soit réalisée, il faut que la marchandise parvienne à sa destination. Or, la destination de la marchandise est le marché où elle peut être vendue. Le statut de marchandise ne peut être conféré au produit que si celui-ci pénètre dans la sphère de circulation en telle posture qu'il peut être acheté par son utilisateur, et le produit n'est fini qu'à ce moment (cf. Supra, section I, § 1). Pour s'en libérer sous la forme

d'une marchandise et pour obtenir le retour à la forme argent, notre industriel est obligé de porter son produit jusque dans la sphère de la circulation. Or, dans le cas général, cette opération nécessite un nouveau recours au transport.

1.3.3. — Un procès productif.

Mais nous voyons, ici, quelle implication cela présente quant au transport lui-même. Si « le produit n'est véritablement marchandise qu'une fois arrivé sur le marché », le transport de ce produit (dont la forme matérielle est achevée) jusqu'au lieu de sa destination (où il devient marchandise), c'est-à-dire jusque dans la sphère de la circulation, constitue la fin du procès de production de la marchandise. MARX le dit lui-même, lorsqu'il analyse le transport comme « un élément immédiat de la production » (cf. Supra, section I § 1), comme un « procès de production additionnel » (cf. Supra, section I § 22). Ce procès de production ajoute donc de la valeur au produit, car il est créateur de valeur et de plus-value, en tant que continuation de ——P——. Nous tirerons les conséquences de cette proposition d'une part à la fin de cette section, d'autre part dans la section III du présent chapitre.

1.3.4. — Production — Circulation — Transport.

Il nous faut bien distinguer la différence qu'il y a entre la circulation matérielle des produits, objet de ce procès de production de transport, de la circulation économique des marchandises. Ainsi, le procès de transport, procès productif de valeur, peut se perpétuer en tant que procès productif alors même que la marchandise se déplace dans la circulation économique. Peu importe au sac de blé enfermé dans un train en marche d'avoir été acheté par X ou par Y, tant qu'il n'est pas sur le marché où X ou Y peut en prendre possession. Simplement, l'acheteur aura fait au producteur l'avance du paiement, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec notre propos mais qui doivent bien arranger celui-ci. Bien que nous puissions donc être placés dans la sphère de la circulation, le caractère productif du transport n'est pas en cause, caractère qui naît dans la sphère de la production pour se prolonger dans la circulation et en être, éventuellement, le support. Ce qui peut être en cause est d'une autre nature, c'est le rapport de propriété qui s'exerce sur la marchandise, comme pour notre sac de blé. Si ce rapport peut avoir des conséquences sur le transport, c'est par exemple sur son organisation et non pas sur son caractère productif. Ainsi, certaines formes de structuration de l'industrie des transports peuvent dépendre de ce rapport de propriété, qui, dans chaque cas concret, exprime en partie le rapport de l'industriel producteur à la sphère de la circulation dans son ensemble. Ce rapport peut être extrêmement variable. Il va d'une situation où l'industriel producteur est placé face à la sphère de la circulation dans son ensemble, jusqu'à celle où l'industriel structure lui-même cette sphère, en organisant son propre réseau de distribution. Dans les deux cas, ce que MARX appelle « les frais de production de la circulation » n'est pas assuré de la même façon, et l'industrie des transports n'y sera pas présente sous la même forme. Toutefois, il est certain que ses conditions de fonctionnement ont un rôle dans la séparation de ces cas de

figure, tout comme la nature de l'objet produit et transporté (40).

1.4 — Le transport dans le procès de production proprement dit

Dans l'article cité, A. JUILLET ne décrit une intervention du transport que pour les deux phases α et β , c'est-à-dire au moment où le cycle du capital d'entreprise traverse la sphère de la circulation. Or, il n'y a là qu'une partie de la réalité.

Si nous appelons γ la phase ——P——, c'est-à-dire le procès de production immédiat, cette phase donne lieu à toute une série de transports sous les formes les plus diverses, qui vont de la manutention (41) sur de très courtes distances, jusqu'au déplacement de produits intermédiaires sur de longs parcours. C'est le cas, par exemple, où un même capital, homogène techniquement, est réparti en plusieurs unités de production distinctes dans l'espace physique, en fonction d'une certaine division technique du travail.

Faisons l'hypothèse que cette séparation en unités distinctes est purement technique, c'est-à-dire que les fractions de capital qui travaillent dans chacune d'entre elles ne sont pas séparées économiquement, et fonctionnent toutes dans un même cycle. Alors, nous sommes dans le cas de figure le plus dur, où le déplacement des produits d'une unité à l'autre ne s'accompagne pas de contrats de vente. Nous avons affaire à un déplacement de produits, qui n'ont pas le statut de marchandises, et à nouveau le caractère productif du procès de transport se trouve confirmé. L'addition de valeur et de plus-value créée par le transport dans la phase est incorporée dans la marchandise finale dont la valeur sera réalisée globalement.

Supposons que, par exemple pour diminuer la durée de rotation d'une ou plusieurs fractions de son capital, l'industriel fasse établir des contrats de vente entre les différentes usines. Alors, théoriquement, ces produits deviennent des marchandises et le transport qui se situait dans la phase γ apparaît maintenant comme supportant simultanément une phase α et une phase β . En fait, cela ne change rien à notre transport qui va simplement opérer sur des marchandises fictives. La valeur et la plus-value créées par le procès de transport s'intègrent bien dans un même procès continu de valorisation d'un capital unique qui ne fait que se présenter sous de nouveaux visages.

La concentration du capital s'accompagne d'un tel mécanisme d'accroissement de la division technique du travail. Cette concentration peut par exemple s'o-

- (40) Il nous semblerait particulièrement intéressant qu'une action de recherche soit entreprise sur ce thème, cherchant à mettre en évidence les rapports entre les structures de distribution et les formes concrètes de l'industrie des transports, pour un ensemble de marchandises.
- (41) Ce qui n'est d'ailleurs pas spécifique à cette phase, et peut se trouver, sous une forme très développée, dans les autres phases (par ex. : le déchargement des navires).

pérer sous forme de changements de propriété (rachat) de certaines fractions du capital industriel global. Ce faisant, la structuration technique de la production se trouve modifiée dans le sens d'une spécialisation accrue des unités de production. En même temps, les déplacements de produits (ou de marchandises fictives) suivent et servent à la fois ce processus. Ce la peut avoir des implications sur la structuration de l'industrie des transports. Par exemple, dans son mécanisme de concentration, donc d'accroissement de la division technique du travail, le mouvement du capital peut s'accompagner d'un accroissement de la division sociale du travail, en se déchargeant de l'ensemble des tâches de transport au profit d'un ou de plusieurs industriels-transporteurs. Il ne s'agit là, bien sûr, que d'une hypothèse (42) induite par les deux mécanismes (pas nécessairement liés) de concentration du capital et d'accroissement de la part relative des transports pour compte d'autrui dans l'ensemble des transports.

1.5 — Transports et reproduction du capital d'entreprise

En conclusion, le cycle du capital d'entreprise offre trois occasions de recours au transport dans les phases α , β et γ . D'une façon générale, la division technique et sociale du travail, traduite dans une division technique de l'espace, transforme ces occasions en *nécessité* pour les phases α et β , et son accroissement augmente la fréquence de ce recours pour la phase γ .

Que se passe-t-il alors pour notre industriel ?

Pour les phases α et β , A. JUILLET précise ceci (43) :

« — Du « côté α », le coût du transport lui apparaît comme un coût de production : son intérêt est alors de le réduire, ou de s'approprier la plus-value produite à ce stade (transport pour compte propre). De plus, la présence ou l'absence de transport introduit à ce niveau un goulot d'étranglement au niveau de l'approvisionnement. Pour s'assurer de la régularité des livraisons, il peut souhaiter prendre en charge lui-même l'acheminement . . .

— Du « côté β », le coût du transport est un coût de distribution, qui est déterminant dans le problème de l'échange interrégional ou international ».

Comme nous pensons l'avoir montré non seulement le coût, mais la manière dont le transport est assuré, vont dépendre du rapport concret qui lie l'industriel à la sphère de la circulation.

(42) Hypothèse qu'il nous semblerait utile de confirmer ou d'infirmer. A ce titre, il pourrait être intéressant d'observer comment certaines fusions récentes ont pu ou non donner lieu à une restructuration des transports de produits et de marchandises liés aux différentes productions concernées.

(43) A. JUILLET, op. cit. p. 171

Enfin, dans la phase γ , où le coût du transport apparaît à nouveau comme un coût de production, l'exercice du procès de transport lui-même s'insère dans l'organisation technique de la production proprement dite. Toute perturbation dans le transport affecte le procès de production dans des conditions au moins comparables au cas de la phase.

Ainsi, la première caractéristique de la valeur d'usage du transport, qui est sa nécessité, se double d'une seconde qui est d'être une condition de l'accélération de la rotation du capital, c'est-à-dire un facteur de la hausse du taux de profit interne. Comme le dit JUILLET, le transport dispense l'entrepreneur industriel « de constituer des stocks trop importants et d'abandonner une partie de sa plus-value à des intermédiaires et grossistes ».

De façon générale, pour chacune des trois phases et dans leur ensemble, il est facteur nécessaire et condition d'accélération du procès de reproduction de chaque fraction du capital.

2 – Le transport dans la reproduction d'ensemble du capital

Après avoir examiné comment le transport intervient par rapport aux trois phases du cycle du capital, c'est-à-dire par rapport à son cycle tout entier, il nous faut examiner ce qu'il en advient au niveau du procès d'ensemble du capital social.

En effet, si nous avons pris l'exemple du cycle du capital d'entreprise afin de comprendre un certain nombre de caractères qui peuvent définir le transport (où se situe sa valeur d'usage, d'une part, le caractère productif de ce procès, d'autre part), il nous faut nous rappeler que ce niveau d'analyse n'est pas opératoire à lui seul. L'observation que le cycle du capital nécessite des recours successifs au transport dans ses différentes phases ne permet pas de fonder l'existence d'une industrie des transports. Plus simplement, cela ne permet pas de dire dans quelles conditions le procès de transport peut être effectué (sous quelles formes d'organisation), et en même temps comment la valeur et la plus-value produites dans ce procès peuvent être réalisées.

Or, c'est bien au niveau du procès d'ensemble du capital social qu'il nous faut nous placer pour fonder ces deux nouveaux caractères.

2.1 – Unité et continuité du procès de production

La finalité de la production d'une marchandise est que sa valeur soit réalisée. C'est-à-dire que la marchandise est produite pour être détruite dans sa substance, ce qui implique que les conditions de sa destruction (dans la consommation productive, la marchandise devient moyen de production et disparaît en tant que marchandise, et sa finalité de marchandise est alors subordonnée à la production d'une autre marchandise ; dans la consommation improductive la valeur elle-

même disparaît au moment où elle est réalisée) doivent être remplies. En effet, chaque marchandise, produite-détruite dans un temps limité n'est jamais reproduite en elle-même, en sa substance. Ce qui est reproduit c'est le capital, qui, à un moment donné, a pris la forme de cette marchandise particulière, et c'est la reproduction de ce capital qui donne sa finalité à la production de la marchandise, donc, comme nous l'avons vu, à son transport. Et à la limite, la marchandise en elle-même, objet unique, est intransportable (on ne peut imaginer de transporter une seule marchandise et une seule fois). Ainsi, ce qui apparaît dominant dans l'examen du rapport entre reproduction du capital et transport, c'est le caractère continu du procès de reproduction du capital. C'est-à-dire, en reprenant les trois phases, la « succession continue de ces phases dans le temps » (44), qui est une condition nécessaire de la valorisation de chaque fonction de capital. Alors, il faut poursuivre, avec J. NAGELS.

« . . . il ne suffit pas de constater la succession de ces phases dans le temps, il faut encore observer que, « considéré comme un tout, le capital occupe donc ses phases simultanément, par juxtaposition dans l'espace » (45). Cette juxtaposition se présente sous deux formes différentes : au niveau du capitaliste individuel, l'industriel, par exemple, a besoin de liquidités pour payer ses ouvriers (A-T) au même moment qu'il produit ses marchandises (---P---). En outre, il ne va pas attendre de vendre ses produits finis pour acheter ses matières premières. Donc : à un même moment, le capital prend, simultanément, les trois formes du procès cyclique. Au niveau de l'ensemble du mode de production, le capital social prend, à tout moment, simultanément, ses trois formes. Pendant que les uns produisent, les autres vendent.

D'autre part, tout achat étant une vente, ce qui constitue pour les uns la phase A-M constitue pour d'autres la phase M-A. Le capital occupe « ses phases différentes simultanément par juxtaposition dans l'espace », tandis que « chaque fraction passe successivement d'une phase, d'une forme fonctionnelle à l'autre ». Comme le dit MARX, « les formes sont donc des formes fluides, et leur simultanéité est l'œuvre de leur succession » (46).

Quand on parle de la reproduction du capital, il s'agit de la reproduction du capital total, c'est-à-dire la reproduction des trois phases. La reproduction implique la continuité du processus (47) et le procès du capital total « comporte toujours l'unité des trois cycles (47) (48) (49). »

(44) J. NAGELS : « Genèse, contenu et prolongements de la notion de reproduction du capital selon K. MARX, BOISGUILLEBERT, QUESNAY, LEONTIEV », Université Libre de Bruxelles, 1970, p. 120

(45) K. MARX, « Le Capital », Ed. Sociales, t. IV, p. 97, cité par J. NAGELS

(46) K. MARX, *ibid.* cité par J. NAGELS

(47) souligné par nous

(48) K. MARX, *ibid.* cité par J. NAGELS

(49) J. NAGELS, *op. cit.* p. 120

Bien que NAGELS ne semble pas l'avoir clairement perçu, nous sommes, ici, au cœur de la dialectique espace-temps, par laquelle MARX avait introduit le caractère de « nécessité » de l'industrie des transports (cf. Supra, section 1, § 1). Or, ici, nous en voyons une nouvelle dimension. En effet, la continuité est la caractéristique principale de la production capitaliste, et elle est inséparable de l'unité des trois cycles. Or, comment cela peut-il être sans impliquer l'existence des deux couples que l'on retrouve dans le chapitre d'où sont tirées les citations :

division du capital en fractions/succession des formes dans le temps

simultanéité des formes dans le temps/juxtaposition des fractions dans l'espace ?

Rappelons-le, « le capital brise l'espace au moyen du temps ». Ici, nous pourrions dire qu'il brise le temps au moyen de l'espace. La continuité est inséparable de ce jeu de l'espace et du temps, comme l'unité l'est de la division, la simultanéité de la succession.

2.2 – La circulation, « entrave nécessaire » à la reproduction d'ensemble

Aussi bien, donc, à la circulation est inévitablement condition de la production, et de sa condition essentielle, la continuité. Et comme nous venons de le voir, la circulation s'effectue à la fois dans l'espace et dans le temps.

Dans le rapport particulier de la circulation et de la production, le facteur essentiel est le temps de circulation qui se présente à la fois comme nécessité et entrave de la reproduction dans son ensemble.

En effet, support de l'échange entre capitalistes, le procès de circulation est posé comme nécessaire à la reproduction continue. Sans elle, pas de réalisation, donc pas de retour au moins de départ, mouvement de toutes les formes que peut prendre le capital. Et à la suite du procès, le temps lui-même de la circulation (la durée) est nécessaire à la continuité de la reproduction, comme l'espace l'est à l'unité des cycles.

Mais dans le même moment, ce temps de la circulation se trouve être entra-
ve à la production elle-même, et donc à la reproduction, car il est « facteur de dévalorisation » (50) du capital. Pour le procès de production, seul créateur de valeur, le temps de la circulation est un temps mort, où le capital qui s'y est fourvoyé reste un capital « en friche ». Comme nous l'avons vu plus haut (§ 1.5 de cette section) toute diminution de cette durée tend à rehausser le taux de profit du capital nécessairement placé dans cette phase.

Cette double nature de la circulation n'est ni le fait du hasard, ni celui d'une

(50) K. MARX, « Les Fondements », op. cit. p. 31

extrême sophistication de la pensée abstraite. Elle n'est rien d'autre en fait que le produit et l'explication des deux couples que nous avons écrits au paragraphe précédent (§ 2.1). Ce faisant, elle n'est pas produite par le fonctionnement cyclique du capital d'entreprise tel que nous l'avons décrit en 1. Au contraire elle est produite au niveau de l'ensemble du fonctionnement économique, et la reproduction cyclique de chaque fraction individuelle s'y trouve impliquée et la conforte.

2.3 — La nécessité d'une industrie des transports

C'est donc globalement que se pose le problème de résoudre matériellement le caractère contradictoire du procès de circulation dans son rapport au procès de production.

Aussi, de même que nous avons vu que le transport joue une partie de ce rôle (51) alors que nous nous plaçons du point de vue de l'industriel vulgaire, de même nous voyons qu'une organisation générale des transports se trouve socialement nécessaire comme support matériel particulier de la mise en œuvre de ce caractère contradictoire.

Or, une telle organisation était censée exister avant même l'avènement du mode de production fondé sur le capital. La circulation des marchandises est une des plus anciennes activités humaines, et le commerce mercantile avait développé, jusqu'à la fin du 18^e siècle, des réseaux couvrant des distances considérables. En même temps la centralisation politique de l'état féodal s'était accompagnée de la mise sur pied d'un réseau routier cohérent, qui s'achèvera pratiquement avec TRUDAINE qui « met sur pied le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées . . . , fait accepter l'idée d'un réseau en étoile . . . , et construire 40.000 km de voies » (52).

Que se passe-t-il alors ? A l'aube de la société industrielle, nous nous trouvons dans la situation où il existe en France un réseau considérable. Mais cela n'a guère à voir avec une organisation de transports puisque seules des infrastructures sont en place. C'est essentiellement à l'absence de moyens techniques offrant une vitesse de déplacement et une capacité de transport compatibles avec les exigences du développement industriel que le capital va devoir s'attaquer, s'il veut mettre en place les conditions de son élargissement, comme nous venons d'en montrer la nécessité.

C'est sur ce caractère impératif (favoriser l'échange, accroître la vitesse de la circulation des marchandises et permettre, au début, le transport des pondéreux, élargir l'échelle des marchés) que se fonde l'affectation d'une partie du capital so-

(51) Il ne nous appartient pas, ici, d'examiner les autres supports mis en place, tels que les institutions monétaires comme le crédit.

(52) J. C. TOUTAIN, Les transports en France de 1830 à 1965, p. 9 Economie et Société — Cahiers de l'I.S.E.A. n° 8 sept. oct. 1967 — série histoire quantitative de l'économie française.

cial à la production des moyens de transport et à la mise en œuvre des procès de transports eux-mêmes. De surcroît, le caractère productif de ce procès autorisera la valorisation du capital qui s'en rend maître. Nous verrons alors, au paragraphe 2.2 de la section III, comment se constitue historiquement, et en tant que branche autonome, l'industrie des transports.

Les exigences de l'économie vis-à-vis de cette branche peuvent se concrétiser alors, et compte tenu de tout ce que nous avons dit plus haut, sous la forme de deux caractéristiques qui donneront sa configuration économique à cette industrie :

– la répétitivité de son procès, comme support de la continuité de la reproduction dans son ensemble, et comme nécessaire à la reproduction du capital valorisé dans le procès lui-même ;

– l'échelle de sa « production », et ce faisant du capital qui doit l'assurer, par rapport aux « besoins » de la reproduction du capital dans son ensemble (53).

(53) A. JUILLET dit que cette industrie est « dimensionnée à la borne supérieure de la production » op. cit. p. 172.

SECTION III

PROCES DE TRANSPORT ET INDUSTRIE DES TRANSPORTS

On a vu à la section précédente que les transports se posent pour le capital industriel et pour l'ensemble du capital social comme condition de sa reproduction, de par la propriété de sa valeur d'usage.

Le transport peut alors donner lieu à production de valeur d'échange, à un procès productif additionnel au procès de production proprement dit, dans la mesure où le capital peut et doit en payer le prix pour lancer les marchandises sur le marché et réaliser par la vente la valeur d'échange de ces marchandises. Ces données expliquent que le capital ait pris en charge lui-même la production de transport comme production d'une condition de sa reproduction, et qu'il ait constitué cette activité en industrie où viennent s'investir des capitaux, plutôt que d'en laisser la charge à l'Etat qui l'aurait assurée par une dépense de revenu.

Le développement du mode de production a confirmé historiquement la place de cette industrie dont MARX avait déjà pressenti l'importance. J.C. TOUTAIN (54) en donne une évaluation statistique pour la France sur une longue période, évaluation pour laquelle il faut, selon l'auteur lui-même, tenir compte du fait que « le mouvement des prix tend (donc), en général, à masquer l'accroissement relatif des transports ». La part de valeur ajoutée des transports intérieurs et extérieurs de voyageurs et de marchandises, dans la somme : produit physique + transport (55), est présentée dans un tableau chronologique que l'auteur résume ainsi : « on constate que la part des transports dans l'agrégat (produit agricole + produit industriel + transport) est de 3,5 % en 1830 ; elle atteint 8,82 en 1900 et accuse un léger fléchissement pendant la décennie suivante. Après la guerre, la part des transports

(54) J.C. TOUTAIN, op. cit. p. 293 et suiv.

(55) on ne peut pas utiliser ces catégories de la comptabilité nationale telles quelles comme le montre J.C. DELAUNAY, mais elles permettent cependant d'avoir une certaine image du phénomène — Essai Marxiste sur la comptabilité nationale — Ed. Sociales Paris 1971.

n'est plus que de 5,85 % ; elle retrouve le niveau de 1913 en 1938. En 1956, elle est de 8,9 %.

Par delà cet aspect global, l'histoire des transports a montré un développement important de cette branche, ponctué par de nombreuses innovations technologiques et l'apparition de nouveaux modes. Le fait est trop connu pour être rappelé. Il constitue simplement pour nous une invitation à l'étude plus précise des mécanismes fondamentaux qui président au fonctionnement de cette industrie.

1 – Le cycle particulier du capital investi dans les transports

1.1 – La particularité de la valeur d'usage du transport

Ce point sera pour nous l'occasion de revenir à un certain nombre d'observations immédiates à travers notre définition. Dans le champ des possibles, nous avons fait un choix à ce niveau, et nous nous y tiendrons tant que la recherche ne nous oblige pas à remettre en cause les termes de départ. De plus, nous chercherons à partir sur des bases simples, privilégiant la clarté du débat à sa sophistication.

Le transport : on peut en donner au départ une définition en termes physiques : c'est l'acte qui consiste à déplacer des personnes ou des produits dans l'espace. Il est alors possible de préciser un certain nombre de critères techniques applicables à ce déplacement et permettant déjà de la spécifier et d'opérer certaines typologies. Nous en proposerons quatre :

- la rapidité qui a son importance dans la vitesse de circulation des marchandises et donc de rotation des capitaux, et qui occupe une place de premier plan dans les transports de personnes.

- la régularité, tant en matière d'approvisionnement pour les industriels et les commerçants, que pour la desserte des voyageurs.

- la sécurité des personnels des entreprises de transport, des passagers et des personnes non directement impliquées, mais aussi des produits transportés.

- l'adéquation des moyens de transport à la nature de l'activité : transport par « containers », par frigorifique, etc . . . pour les produits, confort pour les personnes. Ce dernier critère pourrait éventuellement être repris comme base technique de l'étude de la différenciation de l'industrie des transports.

On voit que ces critères peuvent s'appliquer indifféremment aux transports de personnes et aux transports de produits. On remarquera, également, que les critères proposés s'appliquent à l'acte de déplacement proprement dit et ne visent pas les formes organisationnelles repérables dans l'activité de transport.

Au total, cette définition peut sembler triviale, elle n'en est pas moins le préalable indispensable à l'appréciation de la particularité de la valeur d'usage du transport.

En effet, le procès de production d'une entreprise ordinaire a pour résultat de transformer la quantité, la nature, la forme, la couleur, l'odeur . . . , en un mot les propriétés physiques et chimiques d'une série d'objets.

Au contraire, l'acte de transport n'a pas pour effet utile de parvenir à un tel résultat, mais de déplacer géographiquement les personnes ou les produits.

1.2 – Le procès de transport ; la formule générale des transports

La clarification précédente quant à la valeur d'usage du transport permet de passer, à travers une nouvelle définition, à une deuxième étape de la démarche.

1.2.1. – le procès de transport ; nous cherchons ici à appréhender la façon dont est exécuté l'acte de transport ci-dessus défini.

On observe, en effet, que l'acte de transport est exécuté par des « entreprises » (que ce soit pour compte propre ou pour compte d'autrui), au sein desquelles on trouve les deux rapports fondamentaux du capitalisme : le salariat et la propriété privée des moyens de production. La « production » de transport nécessite l'exécution par les salariés d'un procès de travail destiné à mettre en valeur le capital de l'entreprise (56). Nous poserons alors que le procès de transport est un procès de production, au même titre qu'une autre activité industrielle exécutée par une entreprise capitaliste classique. Cette approche demande alors l'examen de trois composantes, à savoir :

- l'objet de travail (ce qui est transporté)
- les moyens de production
- les forces de travail.

L'observation de ces trois termes permet d'apprécier quelle est la spécificité du procès de transport, par rapport aux autres activités économiques.

1.2.1.1. C'est la caractéristique de l'objet de travail qui fonde la spécificité du procès de transport. Il s'agit, en effet, comme on l'a vu à propos de la valeur d'usage du transport, du seul déplacement spatial des personnes ou des produits, et non pas de produire des marchandises matérielles. C'est ce qui fait que, contrairement à une entreprise de production de marchandises matérielles, l'objet de travail n'est pas propriété du capitaliste et ne fait pas partie de son capital constant ; le transporteur est seulement responsable des personnes ou des marchan-

(56) L'usage individuel d'un véhicule personnel n'est donc pas un procès de transport et devra faire l'objet d'une autre approche.

disent qu'il transporte (au moins « moralement » (57) en ce qui concerne les personnes) (58).

Cette spécificité du procès de transport implique également une autre conséquence particulière, à savoir le déplacement de la force de travail opérant dans ce procès (sauf à envisager des procédés entièrement téléguidés), et d'une partie des moyens de production, simultanément avec celui des objets de travail.

1.2.1.2. La deuxième cause de spécificité du procès de transport réside dans la nature des moyens de production mis en œuvre :

– en termes physiques, c'est l'immobilité totale des infrastructures, opposée, à la mobilité du matériel roulant, navigant ou volant.

– en termes économiques, cette composition technique du capital constant influera sur la composition organique du capital et donc sur le taux de profit des entreprises de transport. Elle se traduit également par une différence dans le financement et la propriété des deux sortes de moyens de production, les parts respectives du capital privé et des fonds publics pouvant y être diverses en fonction d'un certain nombre de conditions historiques.

1.2.1.3. De la spécificité du procès de travail et de la double nature des moyens de production résulte la relation particulière liant les travailleurs de cette branche aux moyens de production qu'ils mettent en œuvre.

Citons, à titre d'exemple, l'insertion d'un procès de transport particulier dans les flux d'un trafic qu'il ne maîtrise pas, la responsabilité des travailleurs dans la conduite des engins (mise en œuvre des moyens de production), le déplacement simultané de la force de travail et de certains moyens de production (qui implique des problèmes d'horaires-durée, amplitude- et de conditions de travail), etc . . . Ces différents aspects sont (ou ne sont pas) pris en compte dans les statuts du personnel ou le règlement intérieur de ces entreprises, et dans les formes d'organisation du travail (59).

(57) extrait d'un entretien avec un chef d'entreprise de transports urbains

(58) Cette affirmation n'est valable que pour le transport pour compte d'autrui. Elle n'est vraie, d'autre part, que pour un état avancé de développement de la division sociale du travail. En effet, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le contrôle du commerce sur le transport est très étroit et « dans ce système, comme dans le commerce itinérant, la propriété des marchandises change généralement de mains aux ruptures de charge, accompagnées de mise en entrepôt avant revente à de nouveaux intermédiaires jusqu'à ce qu'elle parvienne au consommateur final ». La dissociation historique des fonctions de commerce et de transport amènera la seconde à exclure toute propriété sur les biens transportés. (cf. Jean RITTER — géographie des transports — P.U.F. col. Que sais-je ? 1971 p. 39)

(59) cf. Supra section I

1.2.2. – La formule générale des transports

La valeur d'usage particulière du transport implique, comme on l'a vu, certaines spécificités du procès de transport lui-même. Elle a, également, pour conséquence qu'il ne résulte pas du procès de transport une production de marchandises, et qu'on ne voit donc pas apparaître la forme M' dans le cycle du capital « produisant » des transports. Leur consommation (productive ou non) est, en effet, nécessairement simultanée à l'exécution des procès de transport. C'est donc bien à partir de la formule écrite par MARX (60) qu'il faudra mener l'analyse. Le cycle des métamorphoses du capital opérant dans l'industrie des transports se présente donc ainsi :

$$A - M \begin{pmatrix} T \\ \text{---} P - A' \\ M_p \end{pmatrix}$$

Ce n'est pas le propos de MARX que d'examiner les conséquences de cette formule particulière. Elles sont cependant importantes et il nous faudra tenter de les appréhender par la suite. Citons déjà celle qui s'impose immédiatement à l'esprit. L'impossibilité de vendre en dehors du (à un autre moment que le) procès de transport implique pour le transporteur la contrainte particulière de ne pas pouvoir stocker le résultat de son activité avant la vente. Par contre, la nécessité de vendre son « produit » lui imposera, non pas un stockage au sens strict des moyens de production et des forces de travail, mais des schémas inhabituels d'utilisation de ceux-ci, où alterneront par exemple des périodes d'inaction et des périodes d'intense activité, ou encore l'exécution du procès de travail sans son objet de travail (cas d'un moyen de transport circulant partiellement ou totalement vide), ce qui, en éliminant la possibilité de réalisation par la vente, interdit la valorisation normale du procès de transport. Il en résultera certaines spécificités au niveau des procès de réalisation (cf. Infrach. III) et certaines contraintes sur la rentabilité de cette activité. On comprend l'accent mis par la « politique commerciale » des transporteurs sur la recherche du meilleur taux de remplissage des véhicules, la régularité des affrètements ou des flux, la recherche de commandes importantes ou groupées (pools de chargeurs, containers, palettisation, etc . . .).

2 – L'industrie des transports

Il nous a semblé nécessaire de passer par ces précisions pour mieux cerner les aspects spécifiques de l'industrie des transports. C'est en incluant ceux-ci que la définition que nous nous proposons d'en donner sera très générale.

2.1 – Définition

(60) A lui seul, cet aspect de la question des transports mériterait une étude particulière, dont nous ne pouvons, ici que suggérer le principe.

L'industrie des transports peut être considérée comme un terme générique qui recouvre l'ensemble des formes prises par l'activité qui consiste à mettre en œuvre et à exécuter les procès de transport dans le fonctionnement de l'ensemble du système économique.

– x – On appelle « mise en œuvre » l'ensemble des tâches extérieures au strict procès de transport et nécessaires à son accomplissement. Ce terme recouvre donc aussi bien les activités de type administratif que les tâches d'entretien et de réparation du parc (ce qui ne signifie pas que l'on puisse faire une assimilation entre ces deux catégories de tâches).

– x – Le critère permettant de délimiter le contour de l'industrie des transports n'est pas simple. A la limite, et étant donné les définitions que nous avons données ci-dessus, se pose la question de savoir si le terme englobe les procédés de type automatique ou, plus simplement, des procès de transport effectués pour compte propre, c'est-à-dire ne donnant pas lieu à une mise en œuvre autonome, distincte juridiquement, techniquement et économiquement. La définition que nous retenons nous paraît inclure cet exemple, dans la mesure où tout en annonçant le caractère autonome de l'industrie des transports, nous en montrons la dépendance vis à vis du reste du capital social. Le critère que nous privilégions repose sur la spécificité même du procès de transport. Ainsi, le problème de savoir quel est le capital qui est valorisé par ce procès est un problème interne à cette définition.

– x – A travers la globalité de la définition, il ne s'agit pas de faire de « l'industrie des transports » une catégorie d'analyse « fourre-tout » où les entreprises seraient agglomérées de façon indifférenciée. Il s'agit au contraire de mettre en valeur un caractère qui situe l'industrie des transports contradictoirement dans l'ensemble de l'économie, comme nécessité et obstacle de son fonctionnement. Il nous semble que ce n'est que par rapport à cette contradiction, donc par rapport à une définition générique et globale, que l'on peut discuter et expliquer la multiplicité des situations possibles ou observables.

2.2 – La constitution historique de cette branche d'industrie.

On a vu plus haut (cf. section II, § 2.2) que les transports constituaient une « entrave nécessaire » à la reproduction de l'économie dans son ensemble. Ce problème qui se pose à chaque industriel a été, historiquement, la première « condition générale » de son fonctionnement que le capital ait pris directement en charge. Au départ, chaque entrepreneur cherchait à résoudre ce problème, en le supprimant, par une implantation industrielle sur les lieux de présence des matières premières. Les seuls transports importants étaient les transports maritimes liés au grand commerce et entièrement contrôlés par lui : « . . . le marchand et le bailleur de fonds, la plupart du temps confondus dans le même personnage, contrôlent le transporteur qui n'est le plus souvent qu'un technicien : ils arment les navires qu'ils confient à des navigateurs qui leur sont strictement subordonnés comme simples mandataires

à moins d'être eux-même marchands et associés dans l'entreprise, . . . » (61). Ce commerce mercantile s'est maintenu jusque vers la fin du XVIII^e siècle ; il contrôlait également de façon très étroite les transports terrestres, mais ceux-ci étaient encore très faiblement développés (62). Certains pays comme la France s'étaient déjà dotés, sous l'Ancien Régime, de réseaux de routes et de voies fluviales assez importants, mais l'absence de moyens de transports modernes et développés y rendaient impossibles des communications rapides et limitaient celles-ci par le coût prohibitif des transports.

C'est au cours du XIX^e siècle, avec l'avènement des chemins de fer, que le capital s'emparera réellement des transports, et les constituera en une branche d'industrie progressivement autonome. C'est ainsi qu'on verra le réseau français d'intérêt général, commencé avec les lignes St Etienne-Andrézieux (1823) et Lyon-St Etienne (1826), s'étendre progressivement à 16.465 km en 1869, 40.770 km en 1913, à la veille de la première guerre mondiale, pour atteindre 42.621 km en 1938, année de la constitution de la S.N.C.F. par fusion de tout le réseau. (63)

Mais ces statistiques générales, si elles nous fournissent une image exhaustive du phénomène à travers des séries de données très complètes, ne peuvent pas rendre compte des processus réels qui ont donné naissance à cette industrie.

Il faut bien plutôt pour cela s'intéresser à l'histoire des groupes industriels qui se forment dans ce domaine, comme le fait par exemple J.P. RIOUX (64).

L'auteur montre bien comment l'industrie des transports bénéficie d'une masse de capitaux flottants disponibles que les banquiers vont se charger de collecter et d'investir : « en 1826, le St Etienne-Lyon mobilise 10 millions de francs, mais en 1845, le Paris-Lille fait lancer par James de Rothschild une société au capital de 200 millions, fournis par 20.000 actionnaires en quelques semaines. Les compagnies nouvelles canalisent d'énormes sommes, par le lancement d'actions, puis un peu plus tard d'emprunts par obligations (65) ».

Cette nouvelle sphère d'investissement sera un terrain de luttes parfois serrées entre groupes ou particuliers détenteurs de capitaux. L'exemple le plus connu et le plus caractéristique est sans doute le conflit qui opposa, à partir de 1852, les frères Isaac et Emille PEREIRE avec le « Crédit Mobilier » à James de Rothschild (66), et qui impliqua « le Paris-Lyon-Méditerranée de TALABOT, avec SCHNEIDER,

(61) Jean RITTER op. cit. p. 38

(62) cf. Jean RITTER, *ibid.* p. 39

(63) J.C. TOUTAIN op. cit. tableau p. 144

(64) J.P. RIOUX *La révolution industrielle 1780-1880* pp. 75 à 82 — Ed. du Seuil 1971

(65) J.P. RIOUX op. cit. p. 77

(66) cf. Jean BOUVIER : *Les ROTHSCHILD* pp. 151 et suiv. Ed. Fayard 1967

la « Société générale » et des capitaux marseillais (67). La liaison entre la sidérurgie et les chemins de fer est évidemment très étroite, à travers les commandes énormes que représentent les infrastructures des lignes, les locomotives et le matériel roulant. C'est en 1838 que la société « SCHNEIDER et Compagnie » construit la première locomotive française « La Gironde » destinée à la seconde ligne de chemin de fer créée en France, de Paris à St Germain. (Cette même société lancera dès 1939 « l'Allobroge », premier bateau métallique français pour la navigation fluviale, en appliquant à ce matériel les techniques utilisées pour les locomotives) (68).

Mais ce n'est qu'à partir de 1840 que la demande des chemins de fer fait sentir pleinement ses effets et décuple les possibilités de la sidérurgie et de la métallurgie (69). Parallèlement à l'essor des compagnies de chemin de fer, on voit donc naître et se développer une industrie de « production des moyens de transports », en amont de l'industrie des transports elle-même, et qui lui permettra de vaincre les deux obstacles que nous avons mentionnés plus haut : la vitesse et le coût des déplacements.

Mais par rapport à l'ensemble du capital social, l'industrie des transports se présente, à partir du milieu du XIX^e siècle, comme une branche autonome, et même dominante : « la plupart des entreprises industrielles et commerciales, encore moins les particuliers, n'ayant pas alors une surface géographique et financière suffisante pour contrôler leurs transports, doivent se plier aux conditions d'un marché dominé par les transporteurs ; ils ne peuvent y défendre leurs positions qu'en jouant sur la concurrence, dans la mesure où le permettent des structures souvent monopolistiques, . . . » (70). La production d'une condition générale de fonctionnement du capital, à savoir les moyens matériels de l'échange, est devenue l'affaire du capital lui-même, une industrie particulière. Si les chemins de fer « s'opposent » aux autres capitaux, cependant « avec leur succès rapide, ils livrent des marchés, stimulent les industries anciennes, en créent de nouvelles, accroissent les échanges, « mettent en orbite » la révolution industrielle » (71). Cet effet retour des chemins de fer sur le reste de l'économie permet à J.P. RIOUX d'affirmer plus loin : « partout le rail assied la victoire de l'industrialisation, relance toutes les activités de pointe, ancre le capitalisme » (72).

L'étude du développement de l'industrie des transports jusqu'à nos jours ne ferait que confirmer ce rôle de « fidèle servante » du système économique, qu'on l'examine à travers ses interrelations constantes avec l'industrie de la production des

(67) J.M. RIOUX op. cit. p. 77

(68) cf. revue « EMPAIN-SCHNEIDER » n° 1 1972 p. 6

(69) J.P. RIOUX ibid. p. 76 évoquant P. BAIROCH in Révolution industrielle et sous-développement

(70) J. RITTER op. cit. p. 40

(71) J.P. RIOUX op. cit. p. 77

(72) J.P. RIOUX op. cit. p. 78-79

moyens de transport (prises de participation croisées et contrôles mutuels, genèse de modes de transports nouveaux, progrès technologiques sur les modes existants), ou à travers ses relations avec l'ensemble de l'économie et avec l'Etat (origine des capitaux, péréquation des profits, « rente du transporteur », productivité, tarifs, subventions, etc . . .)

Au total, on voit donc que la production des moyens matériels de l'échange a été prise en charge par le capital lui-même sous forme d'une industrie des transports devenue autonome, appuyée sur l'industrie de la production des moyens de transports. L'industrie des transports occupe donc une place stratégique dans la reproduction d'ensemble du système économique. Les industriels et commerçants pour qui les frais de transport représentent des frais de circulation, ont dès le départ cherché à diminuer ceux-ci en ne payant pas le transport à son prix de production. C'est ce qui explique l'intervention constante, en France du moins, de l'Etat dans ce domaine, fixant les tarifs à un niveau assez bas pour répondre aux nécessités du capital commercial et industriel (73), subventionnant les sociétés de transports pour permettre leur extension et la rémunération minimale des capitaux qui s'y portent (afin qu'ils s'y maintiennent), en prenant à sa charge une partie des dépenses nécessaires et en opérant par-là un « découpage rentabilisation » (74) en faveur des capitaux privés.

On voit donc, clairement, à travers les interventions de l'Etat, la nature contradictoire de l'industrie des transports dans le système économique, comme obstacle et comme nécessité.

(73) Dans les pays anglo-saxons, c'est la concurrence entre les multiples compagnies qui aboutira au même résultat.

(74) cf. A. JUILLET op. cit. p. 180

SECTION IV

TRANSPORTS, MOBILISATION

ET REPRODUCTION DE LA FORCE DE TRAVAIL

1 – La différence entre la force de travail et une marchandise ordinaire

Dans son article déjà cité, A. JUILLET n'accorde qu'une parenthèse aux transports collectifs, à l'intérieur d'un paragraphe plus large consacré au « Transport comme bien final » ; selon lui, les « transports en commun de la main d'œuvre s'apparentent, théoriquement, aux aspects précédemment analysés » (75), à savoir ceux des transports de marchandises. Outre la constatation immédiate du fait que « l'objet de travail » particulier qu'est le déplacement des personnes implique, pour les entreprises de transport, des conditions concrètes de fonctionnement distinctes de celles des entreprises de transport de marchandises, notre thèse consistera à évaluer la différence théorique existant entre ces deux types de transports et à caractériser la signification économique du transport des travailleurs (forces de travail), pour eux-mêmes, pour leurs employeurs et pour les entreprises qui assurent leurs déplacements, en s'appuyant sur cette évaluation.

Remarquons, d'abord, que la position de A. JUILLET s'appuie sur l'analyse théorique de la force de travail comme marchandise, dans le mode de production fondé sur le capital. Dans la métamorphose A – M de son capital, « l'homme aux écus » trouve sur le marché toutes sortes de marchandises diverses, parmi lesquelles la marchandise force de travail. Mais cette constatation, faite dans la sphère de la circulation, est insuffisante. Elle s'arrête à la forme de la marchandise, alors qu'il faut tenter de comprendre la nature spécifique de la force de travail.

Il nous semble que cette spécificité est déterminée par quatre causalités essentielles.

(75) A. JUILLET, op. cit. p. 180

– La première a trait à la valeur d'usage particulière de cette marchandise, à savoir que c'est la seule à être source de valeur échangeable, c'est la seule à créer de la valeur au cours d'un procès de travail. Les implications de cette analyse ont fait l'objet de nombreux commentaires et développements. Ce n'est pas ici notre objet direct, et c'est pourquoi nous ne nous y arrêtons pas.

– En deuxième lieu, la force de travail n'est pas produite comme une autre marchandise, c'est-à-dire dans un processus de production qui permet d'obtenir des séries d'objets identiques. Au chapitre VI du livre I du *Capital*, MARX écrit que « le temps de travail nécessaire à la production de la force de travail se résout donc dans le temps de travail nécessaire à la production de ces moyens de subsistance ; ou bien la force de travail a juste la valeur des moyens de subsistance nécessaires à celui qui la met en jeu » (76). Mais, il ajoute quelques lignes plus loin : « la force de travail renferme (donc), au point de vue de la valeur, un élément moral et historique ; ce qui la distingue des autres marchandises » (76). Les conditions de la reproduction de la force de travail sont, donc, par la nature même de celle-ci, distinctes et différentes des conditions de la reproduction des autres marchandises.

– La circulation économique de cette marchandise particulière se situe en amont du procès de travail, avant la production de plus-value, alors que la circulation d'une marchandise donnée se situe toujours après le procès de production dont elle est issue. La marchandise M' ainsi produite sera le support de la valeur et de la plus-value, alors que la force de travail qui a produit cette plus-value s'en trouve dépossédée.

– Entre les mains de son vendeur, la force de travail n'est pas un capital mais une simple marchandise. En aliénant sa force de travail, le travailleur ne renonce pas pour autant à sa propriété sur elle. Mais, par ailleurs, celui qui reste simplement propriétaire de sa force de travail, sans en céder pour un temps la valeur d'usage à un capitaliste, c'est le chômeur. Pour ne pas subir ce sort, le travailleur doit donc aliéner sa force de travail au capitaliste, en devenant son salarié. Mais, contrairement au capital, où les métamorphoses s'accompagnent de changements de propriété, dans l'échange de sa marchandise (force de travail) contre de l'argent (salaire), le travailleur en reste le propriétaire, et n'en cède que l'usage, et pour un temps limité.

Ainsi, par delà la forme commune de la marchandise, qui permet, dans un premier temps, d'assimiler la force de travail à toute autre marchandise produite, nous voyons qu'elle est, en fait, d'une nature profondément différente.

La première causalité, si elle est le point de départ central de nombreuses analyses, n'a pas dans notre raisonnement, d'implication directe. Par contre la deuxième remarque, relative à la production (et donc la reproduction) de la force de travail, va retenir notre attention, et nous inviter à mieux évaluer les déplacements

(76) K. MARX, *Le Capital* Ed. Sociales T. I p. 174

de personnes dans cette reproduction, et, par là, les entreprises de transport de personnes dans la production des moyens de subsistance nécessaires aux travailleurs. L'examen des déplacements nécessités par l'entretien de la force de travail devra comprendre également une réflexion sur les déplacements assurés par les travailleurs eux-mêmes, sous forme d'une consommation finale de véhicules particuliers. Cette double analyse devra nous permettre, en particulier, de commencer à situer le débat Transports en commun – Véhicules particuliers sur son véritable terrain.

Les deux dernières causalités que nous avons mentionnées, quant au « moment » de la circulation de la force de travail et quant à son aliénation, permettent de comprendre que la différence de nature implique des formes différentes de disposition de la marchandise force de travail, une mobilisation de celle-ci, c'est-à-dire un processus par lequel elle devient réellement échangeable. Sous ce terme de mobilisation nous rangeons l'ensemble des conditions concrètes qui président, à une époque historique donnée, à l'acte d'achat et de vente de la force de travail. Ces conditions se déduisent du rapport dialectique entre les forces productives et les rapports de production, et s'expriment en termes économiques, mais aussi politiques et idéologiques. Nous n'en ferons pas ici l'inventaire, ni l'analyse en termes exhaustifs, mais nous nous proposons de saisir, *immédiatement*, la question du transport, comme élément de la mobilisation de la force de travail.

Les deux thèmes de la reproduction et de la mobilisation de la force de travail constitueront donc la « toile de fond » théorique de notre analyse. Ils se recourent dans l'acte de vente et d'achat de la force de travail, ce qui nous amènera parfois à passer de l'un à l'autre.

Renvoyant à un paragraphe ultérieur, l'étude des déplacements dans l'entretien et la reproduction de la force de travail, nous allons maintenant entrer directement dans celle du rôle des transports dans la mobilisation de la force de travail.

2 – Le problème théorique et pratique de la mobilisation de la force de travail

On a vu à la Section II que le transport « intervient » dans la phase d'un capital particulier, comme support de la métamorphose A – M, conversion du capital argent en moyens de production et forces de travail. L'analyse n'avait alors pris en compte que le transport des marchandises devant servir de moyens de production, c'est-à-dire du « travail mort ».

Mais, comme le souligne Jean BENARD (77), « l'usage du travail vivant n'est pas acquis par le capitaliste de la même façon que celui du travail mort. Il achète une fois pour toutes les moyens de production où se trouve incorporé le second, tandis qu'il doit racheter périodiquement la force de travail humaine productrice du premier.

(77) Jean BENARD : « La conception marxiste du capital » – SEDES – Paris 1952 p. 108

La partie de son capital monétaire consacrée à l'achat de sa force de travail revêt donc déjà une première importance, dont lui-même n'a du reste absolument pas conscience, pour la production des valeurs ».

C'est pourquoi, il nous faut maintenant essayer de préciser la signification du transport des travailleurs par rapport à l'acte d'échange argent-force de travail (78).

La partie du capital qui sert à acheter les forces de travail dont il a besoin, le capital variable, existe d'abord sous la forme de capital argent. Tant qu'il garde cette forme, ce capital reste une grandeur constante, une simple potentialité de capital variable : nous le désignerons, alors, par l'expression « capital variable virtuel ». Le problème de l'entrepreneur est alors de dépouiller ce capital variable virtuel de sa forme argent, et de le convertir en force de travail pour qu'il devienne « capital variable réel », fonctionnant comme élément du capital productif. On voit donc, ici, que le changement de forme du capital variable (la métamorphose argent-marchandise) est corrélatif à un changement d'état (le passage du virtuel au réel). Ainsi, de même qu'il existe du capital argent disponible (thésaurisation, épargne, capitaux flottants, etc . . .) qui doit suivre certaines filières avant de se trouver prêt à amorcer un cycle productif, de même existent certaines forces de travail « disponibles », qui doivent passer par certaines médiations avant que l'on puisse les utiliser, avant qu'elles ne puissent se réaliser dans le travail.

Du point de vue du travailleur se pose, également, le problème de la réalisation de sa force de travail. Le travailleur « libre » dont parle MARX (79) est propriétaire de sa force de travail, la seule marchandise en sa possession. S'il en conserve la propriété intégralement, son état de chômeur ne lui permettra ni d'entretenir, ni de reproduire sa force de travail. Celle-ci restera une puissance potentielle, qui ne pourra fonctionner en tant que telle que si elle est vendue pour un temps donné à un employeur, et appliquée ensuite à des moyens de production. Il faut, donc, que le travailleur ait la possibilité de mettre sa « force de travail virtuelle » à la disposition d'un entrepreneur capitaliste pour que celle-ci devienne une « force de travail réelle ».

Cette mise à disposition ne peut pas se faire de façon intermittente, au gré de l'une ou l'autre partie en présence. Les impératifs de la mise en valeur du capital pour l'employeur, les nécessités de la reproduction de sa force de travail pour le travailleur, sont là pour les obliger à recommencer ce processus de confrontation tous les jours. Ce caractère répétitif et contraignant de la mobilisation quotidienne de la force de travail produit, en négatif, certains effets tels que l'absentéisme, la rotation des travailleurs de leur propre fait, les retards, mais aussi le pointage, les

(78) On fera abstraction ici du fait que le salarié n'est payé qu'après un certain temps de travail, et qu'il fait ainsi crédit à son employeur, dans la mesure où ce décalage ne joue pas, en première analyse sur son problème de transport.

(79) Le capital Livre I chap. VI

amendes et pénalités en tout genre, etc . . . dont la mesure peut servir d'indication partielle et approximative de l'intensité du phénomène.

3 – Les déplacements domicile-travail et la mobilisation de la main d'œuvre

A ce stade de la démarche, on voit que le cadre théorique proposé confère aux déplacements des personnes un statut différent de celui du déplacement des marchandises.

Il apparaît, d'autre part, que la mobilisation revêt, pour les raisons que nous avons mentionnées, une importance particulière, et assigne, ainsi, aux déplacements domicile-travail un rôle central dans l'analyse et une place stratégique dans la vie quotidienne d'une agglomération, dans la mesure où les trajets domicile-travail (les transports) se posent comme une des conditions de la mobilisation quotidienne de la force de travail en vue de sa réalisation et de sa reproduction.

Le transport des personnes constitue, alors, un support matériel nécessaire (sinon indispensable) au rapport social central du capitalisme, le salariat, l'achat et la vente de la force de travail (80).

Selon les circonstances historiques, les frais occasionnés par ce passage de l'état virtuel à l'état réel (pour nous, ici, les frais de transport de la main d'œuvre) peuvent être supportés par les entrepreneurs sous des formes diverses : primes de transport, ramassages, taxe de transport fondée sur la masse salariale, etc . . . , tout comme est prise en charge la « prospection de la main d'œuvre » par les services du personnel des entreprises, ou l'Agence Nationale pour l'Emploi ; ou bien ces frais seront supportés par le salarié lui-même, et le temps et les frais occasionnés par son transport seront perdus, comme le temps passé à acheter des subsistances est pour lui du temps perdu puisque non échangé contre un salaire.

Il n'est donc pas étonnant que ce problème du transport dans la mobilisation de la force de travail soit l'objet et l'enjeu de conflits d'intérêts entre les salariés et leurs employeurs, soit au niveau économique (revendications « alimentaires ») soit au niveau politique (à travers le thème du « cadre de vie »), et la période récente n'a pas manqué de nous en fournir des exemples.

Cette dimension de l'analyse – en termes de classes sociales – doit être recoupée par une distinction qui s'établit concrètement entre le niveau général et le niveau particulier.

(80) Des travaux comme ceux de Jean LOJKINE : « La politique urbaine dans la région parisienne » Paris 1972 – ou ceux de Alain COTTEREAU : articles in *Sociologie du Travail* 4/1969 et 4/1970, s'ils ne formulent pas de développement explicite sur le sujet, nous semblent contenir une invitation à faire un parallèle entre organisation du marché du travail et organisation des transports, urbains, au moins pour le cas Parisien.

En effet, l'indissoluble liaison entre la force de travail et les moyens de production, pour que s'accomplisse le procès de production, signifie qu'il est impératif pour le capital qu'à un moment donné (déterminé à la fois par l'organisation du procès de production et par les conditions de reproduction spécifique de ce procès) une certaine quantité de force de travail (quantité variable, force de travail divisée techniquement) soit mise au contact des moyens de production, et de façon répétitive, le plus souvent quotidiennement.

Si ce caractère impératif s'impose, il paraît normal d'admettre que le capital met en place les moyens nécessaires à la mobilisation de la force de travail. Cela ne signifie pas que chaque employeur se préoccupe de résoudre ce problème en tant que tel, mais simplement que le capital organise lui-même, sous forme d'industrie ou par le biais de l'Etat, la présence de telles conditions générales. Mais, dire que le capital en général assure les conditions de la mobilisation de sa main d'œuvre ne préjuge pas les moyens et les formes organisationnelles qui seront mis en œuvre pour atteindre ce but. Ceux-ci dépendront beaucoup plus, à une étape historique donnée, de l'état de développement des forces productives, de la situation relative de l'industrie des moyens de transports par rapport aux agents chargés de mettre en place ces conditions générales (la classe dominante en général, l'Etat, et l'industrie des transports) mais aussi de l'état des rapports sociaux à l'époque considérée, en particulier des transformations éventuelles du rapport salarial et de son inscription spatiale. Par exemple, on tiendra pour solutions générales au problème de la mobilisation :

- la concentration de la main d'œuvre au voisinage des unités de production (cités ouvrières, quartiers ouvriers)

- l'organisation de transports de la force de travail, qu'il s'agisse de transports collectifs, gérés par les collectivités locales ou par les entrepreneurs de transports spécialisés, ou encore de transports individuels réalisés par les travailleurs eux-mêmes, à l'aide de véhicules particuliers, ce qui pose concrètement à une collectivité locale les problèmes connus de voiries, de parkings, de circulation et de police.

On voit par là que la véritable position du débat Transports en commun-Véhicules particuliers se situe à l'intérieur de l'objectif de réalisation des conditions générales de mobilisation et de reproduction de la force de travail d'une part, et au sein de l'industrie de production des moyens de transport d'autre part, en termes de conflits de capitaux (81).

Ceci étant dit, et même en supposant que le capital en général, à chaque instant, met en place de telles conditions, rien ne permet de faire l'hypothèse que chaque entrepreneur capitaliste peut se satisfaire de telles conditions générales. Notamment, la primauté observable en l'état actuel des rapports sociaux de production, de l'organisation du procès de production sur l'organisation ou les conditions de la

(81) Nous nous contentons, ici, d'inscrire ce point dans notre analyse, réservant un développement plus complet à ce propos pour la Section II du chapitre suivant.

reproduction de la force de travail, permet de faire l'hypothèse que cette même organisation du procès de production est en tout cas dominante sur l'organisation de la mobilisation de la force de travail. Ainsi, de la nature du procès de valorisation de son capital, dépendra, pour l'entrepreneur, la possibilité de s'en remettre aux conditions générales existantes, ou la nécessité où il sera de mettre en place des conditions particulières de mobilisation. De même l'extension de ce procès, l'élargissement de la sphère d'extraction de la plus-value, peuvent donner lieu à exploitation grandissante d'une main d'œuvre périurbaine, rurale ou étrangère, non intégrée auparavant au procès du capital industriel (82). Ne s'agit-il pas, alors, de la production par le capital d'une nouvelle force de travail ? On peut proposer l'examen de trois cas de figure au minimum :

a) la production nouvelle de main d'œuvre s'accompagne d'une localisation définitive de la main d'œuvre au voisinage d'unités de production localisées en milieu urbain. C'est, par exemple, l'exode rural ou l'importation de main d'œuvre immigrée. Une fois opéré le transfert, ce cas de figure rejoint l'ensemble des configurations possibles évoquées ci-dessus.

b) Il y a exploitation, par des entrepreneurs capitalistes, implantés en milieu urbain, d'une main d'œuvre périurbaine ou rurale, dont la localisation résidentielle ne change pas et qui, le cas échéant, se singularise en ce sens qu'elle assure partiellement la reproduction physique de façon autonome, en dehors des circuits marchands.

c) l'entrée dans un nouveau procès de travail capitaliste d'une force de travail éventuellement précapitaliste est opérée à l'occasion d'une implantation d'unité de production en milieu rural, et sans transfert définitif des travailleurs.

Les deux cas b et c n'échappent aucunement à la nécessité du transport de la force de travail pour sa mobilisation. Mais ce qui mérite attention, c'est que, de façon importante, ils s'écartent de la capacité de faire appel massivement aux conditions de mobilisation déjà assurées par ailleurs, et ce pour des raisons ayant trait à l'organisation de ces conditions, mais aussi à l'état de la division technique et sociale du travail. L'hypothèse méthodologique que nous ferons est que ces deux cas sont susceptibles de fournir des exemples d'organisation de procès de transport spécifiques.

4 – Les « déplacements urbains » et la reproduction de la force de travail

La liaison entre urbanisation et industrialisation est suffisamment connue pour que nous la considérions ici comme acquise. La tendance actuelle à l'amplification de ces deux phénomènes conjoints ne fait que se renforcer. Notre recherche ne vise pas à donner une définition ou une évaluation du phénomène urbain en tant

(82) L'exemple grenoblois servira à illustrer ce processus historique ; cf. infra chapitre III section I –

que tel ; c'est pourquoi nous ne retiendrons de celui-ci que trois aspects, considérés comme opératoires dans l'analyse.

– la concentration des industries et l'élargissement de la sphère de l'exploitation amènent à des concentrations toujours plus importantes de la main d'œuvre dans l'espace urbain

– de ce fait, la ville tend à devenir le lieu privilégié où s'effectue la reproduction de la force de travail

– le rôle croissant du salaire dans la réalisation de la valeur (83) amène alors également à considérer la ville comme terrain d'élection du capitalisme pour la réalisation de la valeur et de la plus-value.

Pour cet ensemble de raisons, il nous semble fondé de considérer que la plupart des déplacements quotidiens ordinaires (84) sont, de fait, des « déplacements urbains ». On comprend, alors, que, parmi ceux-ci, les « autres déplacements » que les trajets domicile-travail leur sont en fait liés dans le même rapport social de la reproduction de la force de travail, et que, par delà la catégorisation des transports de personnes par « motifs des déplacements » juxtaposés, il faut voir l'unité concrète du procès de reproduction. L'extension du règne de la marchandise amène à voir ce procès se constituer, de plus en plus, sous l'égide du capital, dont la domination sur les travailleurs déborde, aujourd'hui plus largement qu'hier, la sphère des activités de travail, pour s'étendre à l'organisation de l'ensemble des conditions de vie de la population.

Nous pouvons en donner une illustration, concernant l'accès à la consommation des marchandises.

Nécessité pour le capital afin de pouvoir réaliser la valeur contenue dans les marchandises, la consommation répétée et continue de ces marchandises est également une obligation pour l'entretien et la reproduction de la force de travail des salariés (85). La confrontation de ces deux impératifs amène à envisager trois types possibles (au moins) de distribution des marchandises :

x la livraison à domicile : c'est le capital qui prend en charge l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de leur consommation finale ; il inclura alors les frais de transport dans le prix des marchandises. Citons, par exemple, les livraisons du gros appareillage ménager, du mobilier, du charbon ou du fuel, etc . . . ;

(83) Comme le montre André GRANOU dans la revue *Politique Aujourd'hui* – Septembre et Octobre 1971.

(84) C'est-à-dire à peu près les déplacements pris en compte un jour moyen de semaine au cours d'une enquête transport par questionnaire à domicile.

(85) Il s'agira donc, ici, de la consommation des marchandises produites par le capital investi dans le secteur II.

les achats par correspondance auprès de grands commerces comme Manufrance, les Trois Suisses, la Redoute à Roubaix, etc . . . , ou encore des formes disparues comme la distribution du lait sur le pas de la porte.

x Les commerces et marchés de quartier : le déplacement des marchandises est assuré pour partie par le capital ; le consommateur doit cependant effectuer un certain trajet – le plus souvent à pied – pour se procurer les subsistances dont il a besoin.

x Les grandes surfaces : le capital assume, eu égard à la masse de marchandises, le minimum de transport nécessaire ; ce sont surtout les acheteurs qui doivent se déplacer vers les marchandises. Il en va de même pour l'achat au dépôt de certains grands magasins, qui, dans ce cas, accordent, en général, une réduction de prix. Cette typologie appelle quelques remarques :

a) lorsque nous déterminons une plus ou moins grande part prise par le capital dans le déplacement des marchandises, il nous est indifférent que ce capital soit industriel ou commercial ; ce qui nous intéresse, ici, c'est d'opposer le capital en général aux salariés en tant qu'acheteurs.

b) on voit que les trois types de distribution des marchandises que nous avons repérés appellent des catégories de déplacements (marchandises ou personnes) très différentes ; aisément qualifiables et repérables géographiquement, en ce qui concerne le « problème transport » d'une des extrémités, au moins, du déplacement (places publiques pour les marchés, parkings pour les grandes surfaces, etc . . .), ce genre de transports est plus difficilement mesurable et quantifiable dans les catégories habituelles des statistiques de transports (distances, impact sur le trafic urbain). Au prix d'un alourdissement de l'appareil de mesure, de meilleures estimations pourraient être faites pour la prévision ; mais, en attendant ces améliorations, c'est la pratique concrète qui se charge de signaler aux responsables les « points noirs », au fur et à mesure de leur apparition.

c) on peut essayer de spécifier, à travers ces distinctions, différents degrés et diverses formes de domination du capital sur les salariés en dehors de la sphère de la production, en ce qui concerne les déplacements nécessaires pour accéder aux points de vente des marchandises. Les grandes surfaces représenteraient, alors, le plus fort degré de contrainte en ce domaine.

d) enfin, si l'on voulait affiner l'analyse, il faudrait sans doute distinguer entre commerce des biens de consommation ordinaires et commerce de luxe ou spécialisé dans la mesure où la localisation en est différente en milieu urbain. La distinction entre biens de consommation durables et non durables peut dégager des modes d'acquisition et de déplacement différents. De plus, elle amènera, en ce qui concerne la première catégorie, à faire une place spécifique à l'automobile et à l'usage qui en est fait comme consommation de marchandise.

Au total, donc, le capital nous semble organiser, de façon plus ou moins contraignante, la reproduction de la force de travail, que ce soit directement, par l'intermédiaire de l'Etat (l'école par exemple) ou par des procédures moins immédiates et moins visibles, mais tout aussi contraignantes, comme nous venons de le voir pour certains aspects. Nous ferons, ici l'hypothèse que ce processus explique pour une large part l'accroissement relatif et absolu des déplacements autres que domicile-travail. Néanmoins, ceux-ci, bien que leur importance s'amointrisse, n'en restent pas moins déterminants, pour les raisons que nous avons exposés dans l'analyse de la mobilisation de la force de travail, ce qui s'exprime très directement et concrètement, dans les problèmes de dimensionnement de la voirie, circulation, et fonctionnement des transports collectifs urbains, particulièrement aux heures de pointe.

Ces considérations semblent nous avoir éloignés quelque peu de notre objet, à savoir les entreprises de transport collectif urbain. En fait, ce détour va nous permettre de mieux situer ces entreprises, quant à leur place dans le mode de production actuel. En effet, leur activité a trait à une production marchande précise, celle du secteur II, production des moyens de subsistance, des biens de consommation entrant dans la reproduction de la force de travail. Le travailleur achètera à l'entreprise la marchandise « transport de sa personne ».

On comprend que le capital, étant donné son intérêt vital pour la mobilisation de la force de travail, ait entrepris la production d'une telle marchandise et ait cherché à en réduire le coût par l'intervention de l'Etat (tarifs, subventions, investissements, fiscalité, etc . . .).

La production de l'automobile, dont l'usage est venu concurrencer jusqu'à l'asphyxier celui du transport collectif, répond à une logique quelque peu différente qu'il ne nous appartient pas, ici, d'analyser. Elle aboutit à l'achat par le travailleur, non plus du transport lui-même, mais d'une partie des moyens qui lui serviront à réaliser celui-ci. Cet achat, s'il vient accroître le coût de reproduction de la force de travail, répond, et souvent à l'aide du crédit, à la nécessité de la réalisation de la valeur dans cette branche de production. La mise en œuvre de la mobilisation de la force de travail implique donc aujourd'hui l'intervention de divers moyens et, à travers eux, une logique plus complexe. L'évolution historique des forces productives et des rapports sociaux produit aujourd'hui de nouvelles formes de cette mobilisation, qui appellent une nouvelle définition du rôle et du fonctionnement des entreprises de transports collectifs urbains.

