

4.2. ETATS ET ADAPTATION DES RESEAUX ROUTIERS A LA CIRCULATION AUTO-MOBILE

L'adaptation des réseaux routiers à la circulation automobile a nécessité à la fois l'aménagement de routes permettant des liaisons rapides à longue distance (notamment, d'autoroutes) et l'augmentation du débit des liaisons à courte distance ³⁷, l'amélioration de leur revêtement (notamment pour obtenir une moindre résistance au roulement et une meilleure résistance à l'usure). L'aménagement du premier type de voies suppose à la fois sa planification par l'appareil central de l'Etat ³⁸ et la mobilisation de fonds importants pour le financement.

Aux Etats-Unis et en Angleterre, cela a nécessité une plus grande centralisation des interventions publiques dans ce domaine (à la fin du 19ème siècle, seules les collectivités locales étaient compétentes en matière de construction et d'entretien des routes) ³⁹. Avec l'apparition de l'automobile, aux Etats-Unis ⁴⁰, les Etats financèrent la construction et l'entretien de réseaux routiers (ce qui était rarement le cas auparavant et n'avait débuté qu'en 1891 dans le New Jersey) ; en vertu du "Federal Highway Act" de 1921, un réseau de routes fut rénové grâce conjointement à des subventions fédérales et des crédits des Etats : l'initiative des propositions, les fonctions de maître d'oeuvre et les charges de l'entretien étaient de la compétence des Etats, mais les projets devaient être approuvés par un organisme fédéral, le "Bureau of public roads" ⁴¹ ; un second réseau ⁴² doubla le premier, en application du "Federal Highway Act" de 1944 ; cette loi prescrivit en outre la construction d'un réseau d'autoroutes communément appelé depuis "Interstate Highway System", de 40 000 miles (environ 65 000 kms), portés en 1956 à 42 500 miles, reliant les principales aires métropolitaines, villes et centres industriels des Etats-Unis, ainsi que des "routes d'importance continentale" du Canada et du Mexique ⁴³. D'autre part, 3260 miles (soit environ 5250 kms) de

routes ou autoroutes à péages ont été construits après la Seconde Guerre Mondiale (surtout dans le Nord-Est).⁴⁴

En Angleterre, en 1909, le "Development and Road Improvement Funds Act" institua un fonds spécial, alimenté par des taxes sur les automobiles et l'essence, destiné à subventionner les collectivités locales pour la construction et la rénovation des routes ; en 1919, le "Ministry of Transport Act", créa le ministère des transports auquel fut conféré la gestion d'un nouveau fonds routier remplaçant le précédent⁴⁵ ; le "Local Government Act" de 1929 conféra aux conseils de comté la charge des routes que le Ministère des transports avait classées dans la "Class I" ou la "Class II"⁴⁶ ; en 1936, 7250 kilomètres de routes (les "Trunk Roads") passèrent sous la compétence financière du ministère des transports, et 5930 kilomètres supplémentaires s'y ajoutèrent en 1946 ; depuis lors, l'appareil central de l'Etat a fait construire quelques milliers de kilomètres de "trunk roads" et d'autoroutes.

En France, comme nous l'avons exposé au § 3.2.2., l'appareil central de l'Etat a joué un rôle déterminant dans la construction et l'entretien des routes bien avant la motorisation des transports routiers.⁴⁷ Cependant, celle-ci a tout d'abord entraîné une plus grande centralisation des interventions publiques dans ce domaine. Il y a eu en 1930 reclassement d'environ 40 000 kilomètres de routes départementales et de chemins de grande communication dans le "réseau national"⁴⁸. En 1939⁴⁹, les routes départementales ainsi que les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun furent regroupés en une classe unique de voies, incorporée au domaine public du département ; par là même occasion se trouva supprimé, pour ces catégories de chemins vicinaux le système de corvées, appelé "prestations en nature"⁵⁰, qui avait été institué au début du 19^{ème} siècle. D'autre part, en vertu de la loi du 15 Octobre 1940, les services de la voirie départementale et vicinale furent rattachés à l'administration des Ponts et Chaussées. Après la

seconde guerre mondiale, les routes nouvelles ont été principalement des autoroutes, dont la construction et l'exploitation ont fait, en majeure partie l'objet de "concessions de service public", permettant la perception de péages. De 1956 à 1963, cinq grandes autoroutes, correspondant aux itinéraires routiers principaux ⁵¹ ont été concédées à 5 sociétés d'économie mixte, qui ont contracté des emprunts (gagés sur le produit des péages), d'abord auprès de la Caisse des Dépôts, puis à partir de 1963 auprès de la "Caisse Nationale des Autoroutes"⁵². Après 1970, des autoroutes ont été concédées à des sociétés privées ⁵³ auxquelles ont pu être accordées des garanties d'intérêt pour des emprunts obligataires, des prêts à taux réduit, ou même des tronçons déjà construits, des terrains déjà acquis (ce qui n'est pas sans rappeler les rapports de l'Etat français aux compagnies ferroviaires au siècle dernier : (cf. § 3.2.3 ci dessus) ; ce régime qui a diminué la part du financement provenant du budget de l'Etat a permis l'accélération de la construction des autoroutes. Cette mesure se situe dans le contexte de la politique de rétablissement de l'équilibre du budget de l'Etat, qui a prévalu en France des années 1960 à la crise actuelle ⁵⁴, et qui a notamment fait baisser de 19,8% à 13,6% la part des fonds publics dans le financement des investissements totaux en France. En ce qui concerne le reste du réseau routier, il y a eu depuis l'avènement de la Vème République des mesures tendant à une certaine décentralisation des interventions publiques.

En matière de voirie communale, les compétences des conseils municipaux ont été étendues au début de la Cinquième République par l'ordonnance du 7 Janvier 1959, au détriment des prérogatives en la matière de l'échelon départemental (notamment en matière de classement, d'ouverture, de déclassement et de fixation de la largeur des voies communales ⁵⁵), cependant, celles-ci demeurent soumises à des normes émanant de l'appareil central de l'Etat, même si les communes peuvent ne pas recourir pour les travaux correspondants, à l'administration centrale. D'autre

part; il a été procédé à partir de 1972 à une opération inverse de celle qui avait été effectuée en 1930, le déclassement d'environ 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires dans la voirie départementale ; ce déclassement qui a été assorti d'importantes subventions aux départements par l'appareil central de l'Etat ⁵⁶ a été présenté comme devant permettre une meilleure répartition des crédits publics en ce qui concerne les routes servant principalement à la circulation départementale.

Ainsi donc, sauf en ce qui concerne les autoroutes, il y a eu un certain rapprochement des formes d'interventions publiques dans la construction et l'entretien des infrastructures routières depuis le début du siècle, aux Etats-Unis, en Grande Bretagne et en France ; en particulier sont devenus semblables en ce domaine les compétences financières :

- de l'échelon local,
- des départements français, comtés (shires) en Grande-Bretagne, et Etats (states) aux Etats-Unis.
- de l'appareil central de l'Etat en France et Grande-Bretagne, de l'Etat Fédéral aux U.S.A.

Cependant, il n'y a ni aux Etats-Unis, ni en Grande Bretagne d'équivalent de l'administration française centralisée des Ponts et Chaussées : cette différence ne peut s'expliquer que par l'histoire. En ce qui concerne les autoroutes, non seulement, il y a des différences dans les formes d'intervention publiques dans ces trois pays, mais il y a inversion (par rapport à la situation qui prévalait au début du 19^{ème} siècle) des différences entre la France (où il y a recours systématique aux péages pour le financement de la construction des principales voies) et la Grande Bretagne (où il n'y a pas d'autoroutes à péages).

4.3. ETATS ET RESTRUCTURATION DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

Dans ce paragraphe, nous étudions les transformations qui se sont produites dans le rapport à l'Etat et les structures des compagnies ferroviaires, depuis la fin de la première guerre mondiale, en France (§4.3.1.), en Grande Bretagne (§4.3.2.) et aux Etats-Unis (§4.3.3). Après quoi, nous tirons les conclusions de cette comparaison historique (§4.3.4.)

4.3.1. LE CAS DE LA FRANCE

La première guerre mondiale a bouleversé la situation des chemins de fer français. Les compagnies avaient un important déficit, du fait des dommages matériels, du blocage des tarifs par l'Etat, de la priorité donnée (dans l'exploitation) aux objectifs militaires, de l'inflation (les prix ayant à peu près triplé entre 1913 et 1919) etc.... De plus, des changements dans le régime d'exploitation étaient impliqués par la limitation légale de la durée du travail salarié à 8 heures par jour, soit 48 heures par semaine, sans réduction de salaire (loi du 23 avril 1919).

Face à cette situation, la politique gouvernementale fut d'unifier les régimes d'exploitation et financiers des compagnies. Un statut du personnel fut promulgué. En 1919 furent institués sous l'égide de l'Etat un office central d'études de matériel roulant ⁵⁷, un office central du mouvement des wagons (ayant comme fonction la répartition du matériel entre les réseaux des différentes compagnies, selon les besoins), un comité provisoire d'exploitation, un comité technique provisoire du matériel et de la traction. Mais le renouvellement du matériel exigeait la clarification de la situation financière et une redéfinition des rapports des compagnies avec l'Etat. En ce qui concerne ces rapports, la direction de la Confédération Générale du Travail (CGT) se prononça en mai 1920 pour la "nationalisation industrialisée" ⁵⁸ ; celle-ci était supposée pouvoir se distinguer de "l'étatisation" grâce

à une gestion tripartite par un Conseil d'Administration composé à parts égales de représentants des travailleurs, des usagers et de la "collectivité" (désignés par l'Etat) ; ainsi, l'exploitation d'une telle entreprise nationalisée s'effectuait dans le but de "procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie", selon une formule empruntée à l'économiste Charles Gide.

Le rachat des réseaux ayant été rejeté par la Chambre et le gouvernement, celui-ci négocia avec les compagnies un compromis, dont il était espéré qu'il permette la modernisation de l'exploitation et le rétablissement de la situation financière. Il en résulta la convention du 28 juin 1921, visant à établir au bout d'une période transitoire l'équilibre financier global des compagnies ferroviaires françaises, par compensation des déficits des unes grâce aux excédents budgétaires des autres (principalement, les compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée). Cette convention instituait un "Fonds Commun", compte spécial du Trésor auquel devaient être versés les excédents sur les recettes de la somme des dépenses d'exploitation, des charges des emprunts, d'un dividende de montant global fixe pour chaque compagnie, d'une prime ⁵⁹; en cas de déficit, celui-ci devait être versé à la compagnie sur le Fonds Commun. De plus étaient créés :

- un comité de direction, organe de gestion ⁶⁰ prenant des mesures concernant l'ensemble des réseaux, et comprenant, outre le directeur des chemins de fer au ministère, des représentants de chaque compagnie (3 pour chacune d'elle); les décisions étaient prises à la majorité (il y avait donc prédominance des représentants ^{des} compagnies privées).

- un conseil supérieur ⁶¹, comprenant des représentants de l'administration, 14 représentants du personnel nommés par le ministre et 35 représentants des "intérêts généraux de la nation" (en fait en grande majorité, des chargeurs).

En cas de déficit global des compagnies, une hausse des tarifs devait être proposée par le Conseil Supérieur qui, dans ce cas, avait pouvoir d'exécution (sauf si le ministre faisait opposition dans le mois). Mais en cas de crise temporaire de trésorerie, des avances remboursables par le Trésor étaient prévues; le ministre pouvait obliger les réseaux à émettre pour son compte des obligations. En fait, le texte de la convention ne distinguant pas clairement entre déficit permanent et crise passagère, les compagnies avaient intérêt à accepter le financement par l'emprunt (l'administration préférant ne pas hausser les tarifs). La part de dépenses des lignes nouvelles incombant aux compagnies (trois huitièmes), celles relatives aux travaux complémentaires, à l'augmentation ou au renouvellement du matériel devaient être couvertes par des obligations au plus soixantennaires, mais pouvant "survivre" à la concession des compagnies, émises séparément après approbation ministérielle.

Ce régime favorisait considérablement les investissements, puisque les instances ayant pouvoir de décision n'étaient pas, en fait, obligées de prendre en compte leur amortissement.⁶² Il en résulta un très grand volume d'investissements, en matériel roulant notamment. Alors que le montant des "travaux complémentaires", de 1863 à 1921, s'était élevé en moyenne à 90 millions par an, il fut de 846 millions, en moyenne par an, dans les neuf années suivant la convention de 1921.⁶³

La crise de 1929, accentuée en ce qui concerne les transports terrestres par le développement de l'automobile, entraîna un déficit important de toutes les compagnies⁶⁴ : cela remettait en cause le principe même de la convention de 1921. Le 12 novembre 1931, la Commission des Travaux Publics de la Chambre donna un avis favorable au projet de nationalisation des compagnies, du député S.F.I.O. J.Moch ; le 19 juillet 1932, le ministre des Travaux Publics (à l'époque, le radical Daladier) adressa une lettre au Comité de Direction des réseaux,

invitant ceux-ci à constituer un réseau unique.⁶⁵ Les compagnies répliquèrent en octobre 1932 par la proposition d'un plan de redressement, comportant la "coordination des transports" (conçue par les réseaux comme devant réserver au chemin de fer les transports à longue distance et à l'automobile les transports de détail à petite distance)⁶⁶, la "libéralisation de l'exploitation ferroviaire", "l'égalisation des conditions de concurrence" avec les transports routiers, l'augmentation de la fiscalité de ceux-ci. Les compagnies obtinrent, dans les débats parlementaires, que la fusion totale soit au moins différée et que soit admise l'impossibilité juridique imposant unilatéralement cette opération.⁶⁷ Une convention, en 1933, et les décrets d'application effectuaient un replâtrage du régime du Fonds Commun⁶⁷, comportant des assouplissements des "obligations de service public", en ce qui concerne la tarification et l'exploitation (mais le ministère refusant d'accorder la liberté des arrangements avec les expéditeurs).⁶⁸ Un décret du 30 décembre 1933 introduisit la "tarification à fourchettes" (fixation d'un tarif maximal et d'un tarif minimal entre lesquels le tarif d'application est choisi par les compagnies)⁶⁹. En 1934, les difficultés de trésorerie des compagnies ferroviaires les amenèrent à présenter un nouveau plan d'assainissement comportant notamment la réduction des effectifs et des charges de retraite, des mesures de "coordination des transports" (qui furent adoptées par le gouvernement⁷⁰, mais ne permirent pas la suppression des déficits d'exploitation).

Les élections législatives des 26 avril et 3 mai 1936 donnèrent la majorité au Front Populaire, coalition antifasciste des partis communiste, socialiste et radical. Ceux-ci étaient divisés sur la politique économique et sociale⁷¹; en particulier, les partis radical et communiste⁷² étaient hostiles aux nationalisations. Mais, devant la prolongation et l'aggravation des déficits ferroviaires, la loi de

finances de 1937 prévoyait que le "Gouvernement devait réaliser et soumettre aux Chambres avant le 31 mars 1937 une refonte complète" du régime des chemins de fer. En fait, L. Blum démissionna le 22 Juin 1937⁷³, avant que cette "refonte" ait pu être effectuée. Le 30 juin, le gouvernement dirigé par le radical Chautemps obtient les pleins pouvoirs pour redresser les finances publiques ; mais le Sénat spécifiait que la réorganisation des chemins de fer devait viser à procurer des économies et non à "réaliser des réformes dites de structure"⁷⁴ (cette formulation excluait l'expropriation sans importante indemnisation des actionnaires).

Les négociations entre le gouvernement et les compagnies aboutirent le 31 août 1937 à la constitution au 1er janvier 1938 pour une durée de 45 ans, (c'est à dire jusqu'à la fin de 1982) de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF). A celle-ci étaient transférés tout le capital productif ferroviaire des anciennes compagnies, leurs avoirs monétaires et financiers (à l'exception de leur "domaine privé")⁷⁵, les contrats qu'elles avaient "conclus dans l'intérêt de l'exploitation" des réseaux⁷⁶, et leur personnel (avec les mêmes "avantages sociaux"). La SNCF a la forme juridique d'une société anonyme⁷⁷ dont l'Etat est propriétaire de 51% des actions (c'est donc une société d'économie mixte où l'Etat détient la majorité). Les autres actions, dites "A", furent réparties entre les 5 anciennes compagnies privées, et leurs titulaires devaient recevoir "jusqu'à remboursement un intérêt fixé à 6% de la valeur nominale du titre", leur amortissement étant réglé "de façon à être achevé le 31 décembre 1982"⁷⁸; les actions amorties devaient être remplacées par des "actions de jouissance dites actions 'J'". Le rachat des anciens réseaux s'effectuait ainsi de manière progressive (le rachat immédiat en totalité aurait encore plus déséquilibré les finances publiques), tout en déposédant les actionnaires privés (dès le début de la procédure de rachat) du pouvoir réel sur la gestion. Le Conseil d'Administration comprend des hauts

fonctionnaires (pour la plupart, nommés par décret), des représentants⁷⁹ des porteurs d'actions A ou J, des représentants du personnel⁸⁰ nommés aussi par décret, mais sur proposition des organisations syndicales; un commissaire du gouvernement (aujourd'hui, le directeur des Transports Terrestres) siège au Conseil d'Administration. La représentation de l'Etat est devenue prépondérante en 1940⁸¹. Le directeur général, chargé de la nomination et de la promotion du personnel, nommé par le président du conseil d'administration⁸², peut être révoqué sous certaines conditions par arrêté ministériel⁸³. Un Conseil Supérieur des Transports fut créé par un décret du 31 août 1937, et substitué à l'ancien Conseil Supérieur des Chemins de Fer.⁸⁴ Ce Conseil est saisi notamment des programmes de travaux et de matériels ("s'ils sont susceptibles de modifier la situation relative des divers modes de transport"), des questions tarifaires, etc... Le cahier des charges de la SNCF reprenait, pour l'essentiel, les obligations de service public des anciennes compagnies.

Du point de vue financier, la convention du 31 août 1937 imposait initialement au conseil d'administration de prévoir chaque année, pour le budget de l'exercice suivant, des "recettes de toutes natures au moins égales au montant de l'ensemble des dépenses et charges de toutes natures incombant à la société" (dépenses d'exploitation, y compris la dotation annuelle d'un fonds de renouvellement des installations et du matériel⁸⁵, charges "dûment justifiées du capital social et des emprunts sous déduction des remboursements et annuités" dus à la SNCF, paiements de ses dettes diverses, sommes versées aux actionnaires, primes au personnel, remboursements des avances du Trésor). Le Conseil d'Administration de la SNCF était "tenu de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre ainsi défini des prévisions budgétaires", de même qu'à des augmentations imprévues des dépenses d'exploitation (de plus de 5%) apparaissant en cours d'exercice ou des réductions de recettes d'explo-

tation. De tels aménagements tarifaires devaient "être soumis pour avis au Conseil Supérieur des Transports " et ne devenaient exécutoires que "s i le ministre des Travaux Publics ⁸⁶, sur avis conforme du ministre des finances, n'y faisait pas opposition dans un délai d'un mois" (auquel cas, un crédit devait être voté par le Parlement pour compenser la perte de recettes correspondantes). Si en fin d'exercice, le compte annuel de liquidation faisait apparaître un déficit, celui-ci devait être couvert d'abord par les ressources d'un fonds de réserve, puis "par des avances directes en capital du Trésor ⁸⁷, faites par l'Etat à titre de garant" (art.25 de la convention). Les dépenses complémentaires de premier établissement, de matériel roulant etc...sont supportées par la SNCF, couvertes par les ressources du fonds de renouvellement et "pour le surplus, par le produit de l'émission d'obligations ou de bons" (art.28) ; selon la convention de 1937, la SNCF doit communiquer "pour approbation aux ministres des travaux publics et des finances ses programmes de travaux, de matériel roulant, et d'une manière générale, l'ensemble de ses propositions relatives aux dépenses d'établissement de l'exercice suivant. ⁸⁸ Le montant des emprunts à émettre pour assurer la couverture de ces dépenses est arrêté par le ministre des finances." (art.41 de la convention).

Des crédits publics considérables permirent, juste après la seconde guerre mondiale, de reconstituer les équipements ferroviaires détruits ou endommagés au cours de celle-ci et de reprendre un programme de "modernisation" (notamment, 11% des crédits attribués à la France dans le cadre du plan Marshall, les transports intérieurs ayant été considérés comme un secteur de base prioritaire par le Premier Plan) ; ainsi, en 1949, sur les 91 milliards d'investissements de la SNCF, 14 milliards environ provenaient de ses fonds propres et le restant de fonds publics proprement dits. En contrepartie, cette période vit un renforcement du contrôle financier de la SNCF par l'Etat, exercé par

le Ministère des Finances⁸⁹, mais aussi par le Parlement. Ainsi, l'article 138 de la loi de finances du 31 décembre 1947 prévoit la fixation par la loi budgétaire du total des dépenses d'établissement que la SNCF est autorisée à payer dans l'année ; l'article 2 de la loi du 24 septembre 1948 prévoit de plus que "les programmes de premier établissement des entreprises nationalisées et de la SNCF doivent recevoir l'autorisation législative préalable lorsque ces sociétés ou entreprises publiques font appel aux avances du Trésor, à des avances du F.M.E ou à l'emprunt" ; les marchés à passer pour réaliser les investissements autorisés doivent recevoir avant promulgation, s'ils excèdent 50 millions d'anciens francs, l'accord de la Commission d'Investissements (qui délègue ses pouvoirs à la mission de contrôle financier de la SNCF).⁹⁰

Pour résister à la concurrence des transports routiers, la SNCF modifia sa tarification. Une première réforme fut effectuée en ce sens en 1947⁹¹ ; les tarifs relatifs aux embranchements particuliers, aux trains complets, aux wagons particuliers furent modifiés.⁹² Mais contrairement à ce qui avait été prévu dans la convention de 1937, la SNCF n'a pas été en situation de couvrir ses dépenses "et charges de toutes natures" par ses recettes : cela a impliqué, de manière durable, pour le maintien de l'exploitation de son réseau, des subventions du budget de l'Etat. Pour limiter le montant de celles-ci, l'Etat a permis un allègement de plus en plus important des principales "obligations de service public" (imposées à l'exploitation des chemins de fer depuis leur construction), sans toutefois les abolir totalement. Outre les suppressions de lignes déficitaires, il y a eu atténuation du principe de péréquation tarifaire selon la distance, pour les marchandises, par prise en compte partielle (conformément au décret du 14 nov. 1949 : cf. § 4.1.3. ci-dessus) des différences de coût de transport kilométrique, selon les liaisons (au détriment des usagers des liaisons de faible trafic) : une première

réforme, à partir de 1951, tendait à la prise en compte de l'intensité du trafic des gares d'expédition et de destination dans la fixation des tarifs ; une seconde réforme tendait, à partir d'octobre 1962, à la prise en compte des caractéristiques physiques et techniques des sections de ligne⁹³. Depuis la réforme⁹⁴ sanctionnée par l'avenant du 27 janvier 1971 à la convention de 1937 et le nouveau cahier des charges du 23 décembre 1971, le conseil d'administration de la SNCF est chargé par l'Etat, en matière tarifaire, de prendre toutes mesures "susceptibles d'assurer à la Société Nationale en l'état du marché des transports, la meilleure rémunération de ses activités sans qu'elles aboutissent à des abus de position dominante" (article 18 bis de la convention modifiée) ; toute imposition par le gouvernement à la SNCF d'une obligation, soit d'assurer certains services ou fournir certaines prestations dans des conditions ou à des prix qu'elle considèrerait comme non conformes à son intérêt commercial, soit de créer ou maintenir des moyens en excédent de ceux qu'elle estimerait nécessaires aux besoins de l'exploitation"⁹⁵ est subordonnée au versement⁹⁶ par l'Etat de sommes destinées à rembourser les "charges nettes" correspondantes ; les barèmes tarifaires ne sont plus homologués, en principe, qu'à titre indicatif, à l'exception de ceux relatifs au transport de certaines marchandises (minerais, combustibles minéraux, produits sidérurgiques) relevant du traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA)⁹⁷ ; les contrats de gré à gré ne sont plus soumis à une autorisation du ministre de tutelle (mais seulement à une communication à celui-ci).

4.3.2. LE CAS DE LA GRANDE-BRETAGNE

Au lendemain de la première guerre mondiale, les chemins de fer étaient devenus déficitaires en Grande Bretagne. En 1919, fut créé le Ministère des Transports, pour exercer les prérogatives qui avaient été conférées à l'Etat relativement aux chemins de fer pendant la guerre, et qui furent prorogées jusqu'en août 1921 afin de permettre

l'élaboration d'une nouvelle politique ferroviaire.

La résorption du déficit impliquait une certaine centralisation dans la programmation de l'utilisation du matériel roulant (pour abaisser le coût d'exploitation) et la mise hors d'usage des voies et installations fixes de compagnies en concurrence . Cela excluait le retour à la situation d'avant-guerre, où les lignes importantes étaient encore exploitées par plus d'une centaine de compagnies différentes ⁹⁸. Comme en France, la "nationalisation" des chemins de fer fut écartée. La loi de 1921 (Railways Act) mit en place une structure (analogue à celle qui avait été établie en France au début du Second Empire) qui demeura, presque inchangée, jusqu'à la seconde guerre mondiale. ⁹⁹

Environ 120 compagnies furent fusionnées de 1921 à 1923 en quatre grandes sociétés ayant un quasi-monopole spatial (comme en France depuis 1857, la concurrence ferroviaire étant circonscrite aux frontières desterritoires desservis par chacune de ces sociétés), De plus, la loi de 1921 institua une tarification ferroviaire ¹⁰⁰ en principe obligatoire , mais dont l'application ne commença qu'en 1928 ; ces prix étaient formés par sommation de tarifs d'acheminement (proportionnels à la distance de transport, pour une classe de marchandises donnée) et de charges terminales ; pour chacune des 4 grandes sociétés, les systèmes tarifaires devaient procurer un profit égal à la somme des bénéfices qu'avaient eu les compagnies constituantes en 1913. Cet objectif ne fut pas atteint malgré les économies d'échelle réalisées. ¹⁰¹ En effet, il y eut une baisse particulièrement importante de trafic ; en 1937, année de relative accalmie de la crise économique en Grande-Bretagne, le trafic ferroviaire était inférieur à celui de 1924 pour toutes les classes (tarifaires) de marchandises : ¹⁰² à la crise mondiale et à la concurrence de la route s'est ajouté un déclin de longue période des industries de base de la Grande-Bretagne, qui avaient fondé l'hégémonie économique mondiale de celle-ci au siècle précédent. De plus,

les tarifs réellement pratiqués, pour la majeure partie du trafic (et dans une proportion croissante) furent inférieurs à ceux prévus dans les barèmes officiels : ceux-ci étaient dans une large mesure, rendus inapplicables par l'évolution de la conjoncture, par suite notamment de l'insuffisante discrimination qu'ils comportaient. Cependant, contrairement à ce qui s'est passé en France, les quatre grandes compagnies sont demeurées bénéficiaires même entre 1930 et la seconde guerre mondiale.¹⁰³

Après celle-ci, les chemins de fer furent "nationalisés" en application du "Transport Act" de 1947¹⁰⁴; contrairement à ce qui s'est passé en France¹⁰⁵, cette "nationalisation" a précédé l'existence d'un déficit budgétaire durable.¹⁰⁶ ; elle s'est effectuée à l'origine, dans des conditions politiques différentes. Il y eut un développement extrêmement rapide des transports routiers notamment ceux pour compte propre : cela pesa considérablement sur les résultats financiers des chemins de fer, les rendant déficitaires de manière quasi-permanente. Si le "Transport Act" de 1953 procéda à la "dénationalisation" de la plus grande partie des transports routiers pour compte d'autrui à longue distance, il n'en fut pas de même pour les chemins de fer. Cette loi, pour tenter de juguler le déficit de ceux-ci, facilita considérablement la conclusion de contrats particuliers avec les chargeurs : elle autorisa la discrimination tarifaire entre clients¹⁰⁷, supprima l'obligation (qui existait depuis la fin du 19ème siècle) de publier les tarifs. Le "Transport Act de 1962 alla plus loin en abolissant toute obligation de service public pour les chemins de fer. Cela entraîna des fermetures massives de lignes et de gares¹⁰⁸ : environ 5000 miles (soit plus de 8000 kilomètres) de lignes furent mis hors service entre 1963 et 1968, la longueur du réseau n'étant plus à cette date que de 12500 miles (un peu plus de 20 000 kilomètres) ; le nombre des gares spécialisées dans le trafic des marchandises passa de 2479 à 598 ; celui des gares

"mixtes" (voyageurs et marchandises) fut réduit de 2696 à 314. Il y eut donc une politique systématique de spécialisation particulièrement poussée dans les transports lourds. Cela n'entraîna pas le rétablissement de l'équilibre budgétaire.¹⁰⁹

4.3.3. LE CAS DES U.S.A.

Quelques mois après l'entrée des Etats-Unis dans la première guerre mondiale, le président Wilson créa le 28 décembre 1917 une administration fédérale des chemins de fer, à laquelle fut confié le contrôle de l'exploitation de ceux-ci.¹¹⁰ Les compagnies eurent leur profit garanti par le budget fédéral. A la fin de la guerre eut lieu au Congrès un débat approfondi sur la réglementation ferroviaire. Furent notamment discutés l'importance du contrôle public de l'émission de titres nouveaux par les compagnies d'une part, de l'insuffisance de la capacité de transport, des grèves, d'autre part. Il en résulta en avril 1920, une loi sur les transports (Transportation Act), marquant une importante réorientation de la réglementation et du rôle de l'Interstate Commerce Commission (I.C.C.) et reconnaissant, comme à la même époque en Grande-Bretagne, l'échec de la concurrence entre compagnies en tant que mode de régulation des tarifs et de l'exploitation ferroviaires.

Mais contrairement à la restructuration des chemins de fer qui a été effectuée à la même époque en Grande Bretagne, il n'y eut pas de fusion obligatoire des compagnies : l'I.C.C. fut chargée d'organiser un véritable cartel des chemins de fer¹¹¹, en garantissant, pratiquement ligne par ligne, un taux de profit suffisant pour permettre le financement par l'épargne privée. Le rôle de l'I.C.C. n'était donc plus de protéger les usagers contre les abus, mais principalement de protéger et contrôler les compagnies (en prenant en considération les intérêts du "public") afin de réaliser un système de transport "adéquat"

dans le pays. L'I.C.C devait prescrire des tarifs correspondant à une "juste rentabilité" (fair return) , uniforme ¹¹² dans tout le pays (5,5% avec possibilité d'aller jusqu'à 6% pour permettre des investissements). La moitié de l'excédent du profit annuel d'une compagnie sur 6% de son capital devait être versé à un fonds géré par l'I.C.C, qui pouvait notamment, avec ces fonds, acheter des équipements supplémentaires et les louer aux compagnies.¹¹³ La loi de 1920 donnait de plus à l'I.C.C. la possibilité d'autoriser le "pooling", à condition que celui-ci soit dans l'intérêt d'un meilleur service du public, abaisse les coûts d'exploitation, et ne restreigne pas la concurrence de "manière indue" ; l'I.C.C recevait en outre le droit de contrôler les émissions d'actions par les compagnies, les déclassements de lignes, les fusions de compagnies. La loi de 1920 donnait en outre à l'I.C.C. la directive de préparer un plan pour la fusion des compagnies en un petit nombre de "systèmes" ayant à peu près le même taux de profit avec un niveau de tarifs uniforme. Mais l'I.C.C ne reçut pas le pouvoir d'imposer les fusions correspondantes. En fait, les compagnies et lobbies¹¹⁴ ferroviaires, ainsi que les syndicats ouvriers étaient hostiles à la formation de tels "systèmes". Leur imposition par l'Etat fédéral aurait supposé une extension considérable de son pouvoir d'intervention (qui aurait constitué une mesure sans précédent dans ce pays) ; cela fut refusé : en particulier, il n'y eut pas constitution d'un ministère fédéral des transports. Il en résulta que le plan élaboré par l'I.C.C demeura lettre morte, même à l'époque de la crise de 1930 et du New Deal. En effet, la baisse de rentabilité de l'exploitation ferroviaire n'était pas encore aussi forte qu'en France, à la même époque : cela était dû, à la fois à la faiblesse des investissements et à une moins grande compétitivité des transports routiers de marchandises (compte tenu des distances moyennes de parcours). Une loi de 1933, "l'Emergency Transportation Act", créa pour 3 ans seulement un

"coordinateur fédéral des transports" , nommé par le président des USA au sein de l'I.C.C. pour "aider" les chemins de fer à coopérer pour abaisser les coûts d'exploitation et faire des propositions en vue d'améliorer les transports dans le pays. Il n'y eu guère d'effets, en ce qui concerne les rapports entre compagnies.¹¹⁵ Dans le "Transportation Act" de 1940, le projet de fusions systématiques fut officiellement abandonné.

Un mouvement de fusions de compagnies ferroviaires ne s'amorça sur une grande échelle qu'à la fin des années 1950 ; mais alors, il fut particulièrement rapide, à cause de la chute du taux de profit ferroviaire.¹¹⁶ Ce fut seulement en 1966 que fut crée un ministère fédéral des transports, le "Department of Transportation" (D.O.T), dirigé par un "Secretary of Transportation" faisant partie du cabinet du président des U.S.A . A ce ministère furent transférés les services ou organismes fédéraux compétents en matière de transports (à l'exclusion de l' I.C.C. et de la Federal Maritime Administration" faisant partie du "Department of Commerce"). Le "Department of Transportation Act" assigna à ce ministère la fonction d'établir des normes et critères de choix "conformes aux politiques nationales de transport, pour la formulation et l'évaluation économique de toutes les propositions d'investissements de fonds fédéraux en équipements de transport...¹¹⁷ " La loi précisait que ces normes et critères devaient être approuvés par le Congrès (qui n'accorda donc aucune délégation de pouvoir aux appareils fédéraux exécutifs en ce qui concerne les politiques d'investissements dans les transports). Il est à remarquer que l'I.C.C. n'a pas été placé sous la tutelle du ministère des transports.

Devant la désaffection croissante des voyageurs pour les chemins de fer ¹¹⁸, le Congrès, par le Railway Passenger Service Act de 1970, créa une compagnie ferroviaire publique pour le transport de voyageurs la "National Railroad Passenger Corporation" (dont le sigle usuel est

"AMTRAK" ; celle-ci entra en service effectif le 1er mai 1971.¹¹⁹ La configuration du réseau de l'AMTRAK a été décidée par le ministère des transports ; l'AMTRAK possède la plus grande partie des voies qu'elle utilise , mais loue aux compagnies ferroviaire le matériel roulant (avec le personnel le mettant en oeuvre). Les compagnies passant ainsi contrat avec l'AMTRAK sont dispensées de transporter des voyageurs par elles-mêmes ; ces compagnies doivent payer pour cela, en argent comptant, en équipement ou en services futurs. Les "collectivités locales" peuvent obtenir de l'AMTRAK des services de transport additionnels si elles payent au moins les deux tiers des pertes financières qui en résulteront. Le conseil de direction comprend 15 membres, dont 8 sont appointés par le président des Etats-Unis, avec l'autorisation du Sénat.

A partir de 1958, il y eut une chute particulièrement marquée de la rentabilité des chemins de fer du Nord-Est des Etats-Unis.¹²⁰ Ceci n'est pas seulement à mettre en relation avec la progression du trafic des autres modes de transport continental (notamment celle du trafic routier, favorisée par la construction des autoroutes). En effet, contrairement à ce qui s'est passé pour les chemins de fer du Sud et de l'Ouest, le trafic de marchandises en tonnes-kilomètres a fortement diminué depuis 1947 (d'environ 1% en moyenne par an entre 1947 et 1972, de 2% entre 1966 et 1972), le niveau de 1972 étant à peu près égal à celui de 1929.¹²¹ En fait, le Nord-Est a subi un relatif déclin économique et démographique par rapport aux régions méridionales, c'est à dire situées au sud de la Virginie, du Tennessee, de l'Arkansas et de l'Oklahoma jusqu'au sud de la Californie¹²² ; de plus, il y a eu un déclin particulièrement marqué dans le Nord-Est des productions agricoles, forestières et minières, sources importantes de trafic ferroviaire. En conséquence, le taux d'utilisation des équipements des

réseaux a diminué, et la "productivité du personnel" des compagnies de chemin de fer a été inférieure à ce qu'elle a été dans l'Ouest et le Sud des Etats-Unis.

De 1970 à 1972, 6 compagnies du Nord-Est, puis 2 compagnies du Middle-West firent faillite. Contrairement à ce qui s'était passé jusqu'alors en pareil cas, le cashflow n'était pas suffisant pour la poursuite prolongée de l'exploitation (impliquant au moins l'entretien des infrastructures et du matériel roulant) après restructuration. La plus importante de ces compagnies était la Penn-Central, créée le ^{du} 1er Février 1968 par fusion/Pennsylvania Railroad et du New York Central Railroad ; le réseau exploité par cette seule compagnie avait près de 32000 kilomètres de long ¹²³ (le kilométrage total des lignes exploitées par les 6 compagnies s'élevait à près de 43 500). Sur le territoire desservi par la seule Penn-Central étaient situées 55% des usines des U.S.A, et 60% des ouvriers américains y travaillaient ¹²⁴; il a été estimé que l'arrêt de l'exploitation de son réseau aurait impliqué une réduction de 70 milliards de dollars du produit national brut des Etats-Unis ; il aurait été impossible que les camions, péniches ou avions transportassent, à brève échéance du moins, une partie importante des matières premières et produits finis des industries sidérurgiques et automobile. Pourtant, la Penn-Central perdant plus d'un million de dollars par jour, ses équipements se détérioraient, ainsi que la qualité des services de transport produits. Le 8 février 1973, une grève d'un jour à la Penn-Central entraîna l'intervention de l'Etat fédéral pour envisager des solutions permettant une exploitation des réseaux du Nord-Est dans des conditions plus normales. ¹²⁵

Le 9 février 1973, le Sénat enjoignit au ministre des transports d'élaborer dans les 45 jours un plan complet "pour la préservation des services ferroviaires essentiels de la région Nord-Est" ¹²⁶ du pays (en l'absence d'une intervention financière fédérale, la Penn-Central aurait

été mise en liquidation le 2 Juillet 1973). En fait, l'élaboration de ce plan posait de tels problèmes que ce fut seulement le 2 janvier 1974 que fut promulguée la "loi de réorganisation régionale des chemins de fer" (Regional Rail Reorganization Act) , créant la "United States Railway Association" (U.S.R.A), "société publique à but non lucratif" (non profit government corporation), et la "Consolidated Rail Corporation" (CONRAIL)¹²⁷. L'USRA devait préparer un plan de réorganisation ferroviaire, et le mettre en oeuvre après approbation par le Congrès. La CONRAIL était destinée à remettre en état, moderniser et exploiter le réseau défini par ce plan.

L'U.S.R.A commença ses travaux en août 1974, et soumit à l'I.C.C un plan préliminaire le 26 février 1975 ; le RSPO, après audition publique des représentants de 27 villes, publia un rapport le 28 avril 1975.¹²⁸ L'I.C.C. reçut le plan final de l'U.S.R.A le 28 juillet 1975 et fit parvenir au Congrès son avis sur ce plan le 25 août suivant. Ce plan visait à encourager la concurrence entre compagnies ferroviaires, là où le marché était assez étendu pour que cela soit compatible avec la rentabilité de l'exploitation et à protéger le chemin de fer là où tel n'était pas le cas.¹²⁹ C'est pourquoi, le plan prévoyait, outre la constitution de la CONRAIL (à laquelle devait être attribuée l'exploitation de plus de 24000 kilomètres de voies) celle de deux autres compagnies, plus petites : CHESSIE (avec un réseau de 3200 kms) et le Norfolk and Western Railway¹³⁰. Plus de 9300 kilomètres de voies (empruntés seulement par 2% du trafic total des compagnies en faillite) devaient être abandonnés. L'Etat fédéral achèterait, dans une période de 5 ans, pour 1 milliard de dollars d'obligations émises par la CONRAIL et 850 millions d'actions préférentielles A, portant intérêt à 7,5%, payables en actions préférentielles A (sauf dans le cas où le paiement en argent comptant serait possible) ; il était envisagé la possibilité d'achat

de 250 millions d'actions préférentielles A par l'USRA, et de 400 millions par le ministère fédéral des transports. Il était estimé que 4,2 milliards de dollars sur 10 ans seraient nécessaires pour remettre en état les infrastructures de la CONRAIL, et 1,8 milliards pour le matériel roulant (il était prévu que 49% de ces investissements pourraient être financés par les profits futurs, 30% par les achats publics d'obligations et d'actions, 21% par l'épargne privée). CONRAIL est supposée pouvoir équilibrer son budget en 1980, et faire 500 millions de dollars de bénéfices (avant prélèvement des impôts) en 1985. De cette manière, la nationalisation de chemins de fer est supposée pouvoir être évitée aux Etats-Unis pour le transport de marchandises. En réalité, l'Etat fédéral a la majorité au comité de direction et contrôle donc la CONRAIL ; mais il est prévu que la majorité revienne à l'industrie privée si les financements fédéraux peuvent être suspendus par suite du rétablissement de l'équilibre budgétaire (cette éventualité n'étant pas considérée comme possible dans l'immédiat).

Le Congrès approuva ce plan le 9 novembre 1975 : le "Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act", amendant le "Regional Rail Reorganisation Act" fut adopté par le Congrès le 28 janvier 1976, et signé par le président FORD le 5 février. Un accord financier ayant été conclu entre l'USRA et la CONRAIL le 12 mars 1976, celle-ci commença l'exploitation de son réseau le 1er avril 1976.

4.3.4. CONCLUSIONS

Après la première guerre mondiale, il y a eu en France, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, un accroissement du rôle de l'Etat dans la reproduction du capital ferroviaire, pour permettre à celui-ci de continuer à fonctionner comme capital privé, la baisse de rentabilité de l'exploitation des chemins de fer était alors suffisante pour nécessiter des restructurations impliquant des modifications de l'intervention de l'Etat, afin de garantir un certain niveau des profits ou des taux de

profit ; mais cette baisse de rentabilité n'était pas encore assez importante pour rendre inévitable (c'est à dire nécessaire sous peine d'interruption de l'exploitation des chemins de fer) la "nationalisation" de ceux-ci. Cette "nationalisation" fut évitée en France par l'institution d'un "fonds commun" permettant de compenser les déficits de certaines compagnies par les profits des autres. En Grande Bretagne et aux Etats-Unis, il était devenu impossible de maintenir une forte concurrence entre lignes. En Grande-Bretagne, il y eut fusion des entreprises exploitant des lignes importantes en quatre grandes compagnies ayant un quasi-monopole territorial : la structure de branche ferroviaire a donc été rapprochée de celle qui existait auparavant en France, depuis le Second Empire. Aux Etats-Unis, fut instauré un véritable cartel sous l'égide de l'"Interstate Commerce Commission", organisme fédéral qui eut ainsi ses fonctions transformées (passant de la seule protection des usagers à celle des compagnies ferroviaires) : contrairement aux cas de la France, de la Grande Bretagne et de la plupart des autres pays, une certaine concurrence entre lignes a été maintenue (situation qui dure encore).

La baisse de rentabilité de l'exploitation ferroviaire a rendu nécessaire la constitution d'entreprises publiques de chemins de fer. En France et en Grande-Bretagne, il s'agit d'entreprises ayant un quasi-monopole, provenant de la "nationalisation", aux alentours de la Seconde Guerre Mondiale des grandes compagnies préexistantes. Ces compagnies ne sont pas parvenues à rétablir leur équilibre budgétaire de manière durable, en dépit de l'allègement des contraintes de service public en matière soit de tarifs, soit d'exploitation de lignes ou services déficitaires. L'allègement de ces contraintes est allé, en Grande Bretagne, jusqu'à leur suppression dès 1962 ; en France, cet allègement a abouti à une réforme en 1971 qui, notamment leur fait revêtir une forme contractuelle, sanctionnée par la négociation de

compensations financières versées par l'Etat. Aux Etats-Unis, les entreprises publiques de chemin de fer n'ont été formées qu'après 1970 ; elles sont spécialisées, soit dans le transport de voyageurs, soit dans celui de marchandises ; outre le fait qu'elles ne desservent qu'une partie du territoire des Etats-Unis, aucune n'a un monopole territorial.

Les formes d'intervention publique dans la reproduction du capital ferroviaire en France et en Grande-Bretagne sont donc beaucoup plus proches qu'elles ne l'étaient avant la première guerre mondiale. Elles présentent des différences qualitatives importantes (surtout du point de vue spatial) avec celles qui existent aux Etats-Unis, du fait même du maintien de la concurrence entre lignes dans ce pays (ce qui constitue un héritage du siècle dernier). Ces différences qualitatives sont à relier directement aux formes générales des interventions publiques dans les pays considérés. En effet, les fusions de compagnies exploitant des lignes en compagnies exploitant des réseaux intégrés a nécessité l'imposition de cette fusion par l'Etat, que ce soit en France, sous le Second Empire (cf. § 3.2.3.), en Grande-Bretagne au lendemain de la première guerre mondiale ou en 1975-1976 sur une partie du territoire des Etats-Unis. A été particulièrement significative à cet égard le "Transportation Act" de 1920 aux Etats-Unis, qui a prévu la formation de réseaux cohérents sans attribuer à l'Etat (fédéral) le pouvoir d'imposer les fusions correspondantes : celles-ci ne se sont pas faites. Bien entendu, s'il est nécessaire de faire intervenir dans l'explication les rapports entre branches de l'appareil d'Etat, cela n'est pas suffisant : le régime institué par cette loi de 1920 aux Etats-Unis ne s'est maintenu que dans la mesure où la baisse du taux de profit ferroviaire n'a pas été suffisante pour rendre nécessaire (sous peine d'arrêt de l'exploitation), la fusion en réseaux cohérents, sauf dans le Nord-Est à partir des années 1970 et contrairement à ce qui s'est passé en France et en Grande-Bretagne. ¹³¹

4.4. ETATS ET REGLEMENTATION DE LA CONCURRENCE ENTRE TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES

Comme nous l'avons indiqué au §4.1.2. ci-dessus, la réglementation de la concurrence entre transports routiers et ferroviaires a été introduite lors de la crise de 1930, suivant des modalités différentes selon les pays, et a évolué aussi de manières diverses. Nous examinons successivement les cas de la France, de la Grande-Bretagne et des Etats-UNis respectivement aux paragraphes 4.4.1, 4.4.2. et 4.4.3. Après quoi, nous tirons les conclusions de cette comparaison (§ 4.4.4.)

4.4.1. LE CAS DE LA FRANCE

Nous avons déjà signalé¹³² que les compagnies ferroviaires françaises, en 1932, avaient demandé des mesures de "coordination des transports", comportant une répartition "rationnelle" du trafic entre le fer et la route (c'est à dire, en ce qui concerne les marchandises, consistant en la spécialisation des transports routiers dans le ramassage et la distribution des colis de détail et dans les transports à petite distance)¹³³. Le décret-loi du 19 avril 1934 interdit la création de tout nouveau service routier public (de marchandises ou de voyageurs), avant que des ententes régionales aient pu être conclues entre les compagnies ferroviaires et les transporteurs routiers existants, sous l'égide d'un "comité de coordination" auprès du ministère des travaux publics ; celui-ci aurait rendu obligatoire le dispositif de ces ententes. Les réactions des chargeurs et d'une partie des transporteurs routiers empêchèrent la conclusion de telles ententes. C'est pourquoi, dès avant la seconde guerre mondiale, le contingentement des transports routiers fut assoupli : en ce qui concerne les marchandises, cet assouplissement fut fondé sur une distinction entre "zones" d'activité des transporteurs (zones de "camionage", zones de "petite distance", zones de "grande distance"). La guerre empêcha l'application de ces

textes ; le gouvernement de Vichy interdit les transports routiers de marchandises à longue distance.¹³⁴

Le cadre d'ensemble de la régulation de la concurrence rail-route par l'Etat après la seconde guerre mondiale fut fixé dans le décret du 14 novembre 1949.¹³⁵ L'assouplissement du dispositif de contingentement se fondait sur un système de licences délivrées par l'administration, autorisant l'exploitation de véhicules, dans des zones géographiques déterminées, pour les transports publics¹³⁶ routiers de marchandises (les "transports ruraux" n'étant pas réglementés). Trois sortes de zones géographiques étaient alors distinguées (article 29) :

- une zone longue, couvrant l'ensemble du territoire métropolitain
- des zones courtes, "définies à raison d'une par département" et dont les limites étaient comprises "entre les cercles de 100 et 150 kilomètres de rayon ayant pour centre le chef-lieu du département".
- des zones de camionnage autour de certaines communes.

Le ministre de tutelle fixe "si les besoins de l'économie le justifient", après avis du Conseil supérieur des transports, les tonnages supplémentaires utilisables dans les différentes zones" (art.31). La répartition des licences correspondantes entre nouvelles entreprises et entreprises déjà existantes s'effectue par le ministre de tutelle.¹³⁷ En 1963, furent introduites une différenciation des licences selon le tonnage, et la possibilité de limiter leur durée de validité, cela permettant de restreindre le "marché" des licences. En mars 1979¹³⁸ a été effectué un allègement important du dispositif de 1949 : les licences de zone courte ont été supprimées, et les zones de camionnage ont été fusionnées avec les zones courtes (si bien que tout transporteur routier est autorisé à effectuer des transports à l'intérieur d'une même zone courte). Ce système réglementaire a maintenu une forte concurrence chez les transporteurs routiers.

Nous avons déjà signalé au § 4.1.2. ci-dessus, que la politique française dite "de coordination et d'harmonisation des transports" comporte la fixation d'une tarification routière à fourchettes obligatoire prévue par le décret de 1949, (disposition formellement analogue à celle en la matière relative aux chemins de fer ; cf. § 4.3.1 ci dessus). Les "prix d'application" doivent en principe se situer à l'intérieur de la fourchette ; en fait, il n'est pas rare que de gros chargeurs, compte tenu des possibilités que leur donne la concurrence entre transporteurs routiers, exercent de très fortes pressions pour que le prix réel du transport se situe en dessous du tarif plancher.¹³⁹ Ces barèmes à fourchettes sont présentés à l'homologation du ministère de tutelle par le "comité national routier" ; celui-ci est composé de membres élus par les représentants des "groupements professionnels routiers", eux-mêmes ouverts aux entreprises de transport routier des circonscriptions correspondantes (définies par un arrêté ministériel).¹⁴⁰ Echappent à la tarification routière obligatoire (TRO) les envois de moins de 3 tonnes et (depuis le début de 1979) ceux à moins de 200 kilomètres¹⁴¹ ; d'autre part, depuis juin 1979¹⁴², des conventions tarifaires en dérogation avec la T.R.O., peuvent être conclues entre transporteurs routier, chargeurs et commissionnaires de transport pour des transports d'au moins 2000 tonnes sur une durée maximale d'un an prorogable par tacite reconduction pendant un an (le comité national routier, auquel les projets de tels accords tarifaires doivent être communiqués, doit saisir le ministère de tutelle qui peut faire opposition).

4.4.2. LE CAS DE LA GRANDE BRETAGNE

Le contingentement des transports routiers fut instauré en Grande-Bretagne par le "Road and Rail Traffic Act" de 1933¹⁴³. Trois sortes de licences furent instituées :

- les licences A pour le transport pour compte d'autrui,
- les licences B autorisant à la fois le transport pour compte propre et pour compte d'autrui

- les licences C, permettant seulement le transport pour compte propre.

Ces licences étaient délivrées par une commission spéciale pour une durée limitée ; leur attribution était subordonnée en principe à un certain nombre de règles relatives à l'entretien et la conduite des véhicules (en particulier aux horaires de conduite)¹⁴⁴. Les licences C devaient être attribuées sans limitation quantitative : elles ne devaient être refusées qu'aux entreprises qui n'auraient pas, antérieurement, observé la réglementation. Par contre, pour obtenir des licences A ou B, les entreprises devaient (même celles qui avaient déjà effectué des transports routiers pour compte d'autrui avant 1933) montrer l'absence d'autres moyens de transport disponibles pour leur clientèle ; la commission d'attribution des licences devait entendre toute objection éventuelle à ce sujet émanant d'autres transporteurs, de n'importe quel mode.

Durant la seconde guerre mondiale, l'Etat établit un rationnement de l'essence qui arrêta la progression du trafic routier jusqu'en 1945. Le ministère de la guerre acheta ou loua un grand nombre de véhicules de transporteurs à longue distance pour former une organisation intégrée de transport routier, qui fut démantelée à la fin de la guerre.¹⁴⁵ Le "Transport Act" de 1947¹⁴⁶ prévoyait la "nationalisation" de la plus grande partie des transports routiers pour compte d'autrui. Alors que pour les entreprises de chemin de fer ou de navigation fluviale, la "nationalisation" fut immédiate, il y avait nécessité, en ce qui concerne les transports routiers de déterminer leur statut : l'article 39 de la loi précisait qu'une entreprise ne devait être acquise par la compagnie publique que si ses activités consistaient de manière ordinaire et prédominante (du point de vue du chiffre d'affaires) en transports routiers à "longue distance" , c'est à dire parcourant au moins 40 miles, soit environ 65 kilomètres, en s'éloignant de plus de 25 miles,

soit une quarantaine de kilomètres, de son point d'attache).

La durée de cette expérience fut trop courte pour permettre une réelle intégration technique au sein de cette gigantesque entreprise publique.¹⁴⁷ En effet, après le retour au gouvernement du parti conservateur, qui avait promis lors de sa campagne électorale la "dénationalisation" des transports routiers), il fut procédé à celle-ci à la suite du "Transport Act" de 1953 ; le système de licences de 1933 fut rétabli, mais avec une "libéralisation" des conditions de leur attribution¹⁴⁸. En 1956, environ 16 000 véhicules demeuraient invendus (soit un peu plus du quart de ceux que possédait l'entreprise publique intégrée de transports en 1952) : c'est pourquoi, une entreprise publique de transport routier pour compte d'autrui fut constituée, mais en concurrence avec les chemins de fer.

A son retour au gouvernement, non seulement le Parti Travailleiste ne procéda pas à une "renationalisation" des transports routiers (comme tel fut le cas pour certaines branches), mais il abolit leur contingentement en 1968. Le "Transport Act" de 1968 supprima en effet l'obligation d'avoir des licences pour l'exploitation des véhicules de plus de 3, tonnes de poids total en charge ; d'autre part, toute limitation quantitative fut supprimée pour l'attribution de licences autorisant l'exploitation des autres véhicules.

4.4.3. LE CAS DES ETATS-UNIS

Aux "Etats-Unis", certains Etats ont réglementé la concurrence entre transporteurs routiers dès les années 1920. Dans les territoires correspondants, ces transporteurs n'y avaient pas le droit d'opérer sans avoir une licence.¹⁵⁰ Souvent, les organismes publics de réglementation

pouvaient s'opposer à des tarifs déjà en vigueur ou à des propositions de tarifs ; dans certains cas ils pouvaient fixer des tarifs minimaux ou maximaux¹⁵¹, régler la concurrence entre transporteurs sous contrat et transporteurs à la demande. Des conflits entre Etats et transporteurs ont été arbitrés par la Cour Suprême des Etats-Unis ; en particulier celle-ci a dénié aux Etats le droit d'assimiler le transport pour compte d'autrui sous contrat et à la demande (c'est pourquoi l'Etat du Texas institua dès 1932 des permis spéciaux pour ceux-là) ; surtout, la Cour Suprême s'est opposée aux tentatives d'Etats de régler des transports correspondant à des trajets non situés entièrement sur leur territoire (ce qui a donné la possibilité à des transporteurs de tourner les réglementations de certains Etats en faisant de brefs détours en dehors des limites territoriales de ceux-ci).

La crise de 1930 rendit nécessaire l'établissement d'une règlementation fédérale pour les transports entre Etats. Compte tenu du maintien d'une certaine concurrence entre lignes de chemin de fer et de la réglementation de cette concurrence (cf. § 4.2.3 ci-dessus) , une réglementation fédérale des transports routiers devait être compatible avec celle-ci : d'ailleurs, le "coordinateur fédéral des transports", Eastman, qui élaborait le projet de loi, a été choisi au sein de "l'Interstate Commerce Commission (I.C.C.)"¹⁵². Les licences devaient permettre de limiter la capacité des transports routiers selon des axes déterminés (et non, comme en France, en Grande Bretagne et dans d'autres pays d'Europe, selon des aires géographiques) ; de plus cette réglementation devait porter aussi sur les tarifs, afin de les empêcher d'être trop bas pour la protection du taux de profit ferroviaire. Etaient partisans d'une telle réglementation les compagnies ferroviaires, les associations de transporteurs routiers à la demande, les organismes publics de réglementation, les syndicats ouvriers, ainsi que ceux des

chargeurs pour lesquels la continuité des services de transports était plus importante que leur bon marché ; au contraire, les agriculteurs y étaient opposés, ainsi que les chargeurs pour lesquels importaient de faibles coûts de transport.¹⁵³

Les modalités de la réglementation fédérale des transports routiers furent fixées par le "Motor Carrier Act" de 1935. Les licences spécifient les types de marchandises et les itinéraires autorisés. Tous les tarifs doivent être publiés. L'I.C.C. a le droit de fixer des tarifs maximaux, minimaux, ou les "tarifs d'application". Les émissions d'actions doivent être approuvées par elle (lorsqu'il s'agit de sociétés dont le capital-actions excèderait le million de dollars). Des procédures comptables uniformes sont imposées. La loi interdit le cumul, pour une même entreprise, des fonctions de transport sous contrat et de transport à la demande sur le même territoire. De plus, la loi tend à interdire toute discrimination tarifaire "déraisonnable". Ont été exemptées de l'obligation d'avoir une licence les entreprises spécialisées dans le transport de denrées périssables ou de journaux.¹⁵⁴

Cette réglementation a impliqué en fait dans une large mesure, l'extension aux entreprises de transports routiers de la cartellisation des chemins de fer établi par l'I.C.C à la suite du Transportation Act de 1920 : la loi de 1935 a permis, en fait à l'I.C.C de garantir le maintien du système de tarification ferroviaire préexistant en fondant la tarification routière sur celle-ci.¹⁵⁵ Mais, à prix égaux, les chargeurs ont choisi dans une proportion croissante les transports routiers (notamment en ce qui concerne les marchandises de prix élevé par unité de masse) : cette disposition s'est, de ce fait, en partie retournée contre les chemins de fer. Cette réglementation favorise une certaine concentration du capital dans les transports routiers, notamment là où les tarifs et le niveau des trafics sont suffisamment élevés pour que

le taux de profit soit important. En particulier, la mise en commun de licences permet d'effectuer des transports à plus longue distance (la réunion des licences autorisant des transports d'un certain type du lieu A au lieu B, et du lieu B au lieu C, autorise ces transports de A à C) : de telles opérations ont souvent été nécessaires pour tirer pleinement parti des autoroutes nouvellement construites. Le nombre des entreprises de transports routiers soumises à réglementation de la part de l'I.C.C. a sensiblement diminué, d'environ 26 000 en 1940 à environ 15 000 en 1972.¹⁵⁶ ; cette diminution est due pour l'essentiel à des fusions. De tout cela, il est résulté, dans un grand nombre de cas, la disparition de la concurrence dans les transports routiers de marchandises.¹⁵⁷

4.4.4. CONCLUSIONS

Le système de licences qui a existé en Grande-Bretagne avant la seconde guerre mondiale, puis de 1953 à 1968, ainsi que le système correspondant en France au décret du 14 novembre 1949, loin d'abolir la concurrence entre entreprises de transports routiers, l'ont pour ainsi dire organisée. Ils ont d'autant moins contrecarré la tendance spontanée à la prédominance de la petite entreprise dans cette branche, que les restrictions à l'entrée dans celle-ci ont été progressivement affaiblies en France, et supprimées en Grande-Bretagne. Au contraire, le système de licences institué aux Etats-Unis en 1935 pour les transports routiers entre Etats a considérablement restreint la concurrence dans cette branche.

La réglementation de la tarification routière s'est révélée aussi profondément différente dans les trois pays étudiés. Elle a été inexis- tante en Grande-Bretagne (sauf dans la brève période de nationalisation de l'ensemble des entreprises de transport routier à "longue" distance).

En France, ce qu'il est convenu d'appeller la "tarification routière obligatoire" fait jouer un rôle important à l'organisation corporative de la profession sous l'égide de l'Etat (celui-ci ayant, en droit, un rôle d'homologation de fourchettes tarifaires). C'est aux Etats-Unis que la réglementation tarifaire joue le rôle le plus important, compte tenu de l'étendue des pouvoirs de l'I.C.C. en la matière.

Ces différences sont à relier de manière immédiate à celles relatives aux rapports à l'Etat des compagnies ferroviaires (notamment en matière tarifaire) à partir des années 1930. Cela est particulièrement net dans le cas des Etats-Unis. En France et en Grande Bretagne, l'affaiblissement de la réglementation de la concurrence rail/route est allée de pair à celui des contraintes de service public imposées à l'exploitation des chemins de fer.

4.5. CONCLUSION DU CHAPITRE 4.

Après la Première Guerre Mondiale, les rôles respectifs des transports ferroviaires et routiers dans la reproduction du capital social se sont profondément transformés, du fait, notamment, de la motorisation des seconds. La production de masse de véhicules automobiles a entraîné (sauf durant la Seconde Guerre Mondiale) un essor beaucoup plus rapide des transports routiers que des transports ferroviaires ; nous avons indiqué aux § 4.1.1. et 4.1.2. les principaux mécanismes de cette évolution, en ce qui concerne les transports routiers de marchandises. Cet essor des transports routiers a été conditionné matériellement par l'adaptation des infrastructures à un trafic beaucoup plus intense et plus rapide : il en est résulté une importance accrue des interventions publiques dans ce domaine. En général, cette intervention s'est effectuée "à fonds perdus", au sens indiqué au § 2.4.1. ; cependant, en France et aux Etats-Unis selon des modalités différentes, plusieurs milliers de kilomètres de voies rapides ont été construits et exploités comme capital (ce qui implique la perception de péages : cf. § 2.4.1.), à cause des limitations des "possibilités" de financement "rapide" entièrement public. Il résulte de la comparaison effectuée au § 4.2. que l'accroissement de ces interventions publiques en matière routière ont impliqué, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, l'attribution de compétences en ce domaine à l'échelon national de l'appareil d'Etat et l'extension de celles du niveau régional ; en France, il y a eu tout d'abord centralisation accrue, puis, sous la 5ème République, une certaine décentralisation. Sauf en ce qui concerne les voies rapides impliquant les investissements les plus importants, les formes d'intervention publiques en matière routière se sont rapprochées dans les trois pays étudiés.

La croissance des transports routiers a diminué l'importance des chemins de fer comme condition générale matérielle de la reproduction du capital, mais ne l'a pas fait disparaître ; en particulier, le rôle des chemins de fer dans les transports terrestres à longue distance de grandes masses solides¹⁵⁸, ou de voyageurs sur de grands axes (surtout en zone dense) est demeuré irremplaçable. Mais la tendance de long terme à la baisse de la rentabilité des chemins de fer, qui s'était déjà manifestée avant que la motorisation des transports routiers ne fassent à ceux-ci une concurrence importante par des acheminements de bout en bout (c'est-à-dire, au milieu des années 1920), a été accélérée à partir de cette époque par des mécanismes explicités aux § 2.4.2. et 4.1.2. : en particulier, l'exploitation des chemins de fer est devenue globalement déficitaire en France à partir de la crise de 1930, en Grande-Bretagne après la Seconde Guerre Mondiale, dans le Nord-Est des Etats-Unis au cours de la crise actuelle. Au fur et à mesure de cette baisse de rentabilité, l'intervention de l'Etat a tendu à ralentir cette baisse ; tel a été le sens des fusions de compagnies ferroviaires sous l'égide de l'Etat effectuées en Angleterre après la Première Guerre Mondiale, de leur cartellisation aux U.S.A. garantie par l'Etat fédéral (§ 4.3.), de la réglementation de la concurrence rail/route (§ 4.4.) instituée à la suite de la crise de 1930. Mais le freinage de cette baisse de rentabilité est évidemment contradictoire avec le maintien en exploitation des lignes ou services déficitaires : ce problème se pose avec d'autant plus d'acuité dans les régions en déclin économique et démographique. Les Etats nationaux ont été conduits à opérer des "arbitrages" entre ces exigences contradictoires ; de tels "arbitrages" portent notamment sur le rythme de fermeture de lignes déficitaires, sur l'allègement des "obligations de service public" en matière de service et

de tarification. Ces problèmes sont demeurés, après la "nationalisation" de compagnies ferroviaires.

Comme nous l'avons déjà souligné au § 4.3.4., l'Etat fédéral aux Etats-Unis n'a pas imposé contrairement à ce qui s'est passé en Grande-Bretagne à l'instar de la France aux compagnies de chemin de fer de fusionner de manière à former des réseaux cohérents. Il en est résulté, depuis les années 1920, des différences qualitatives fondamentales, en ce qui concerne les formes d'intervention publique relatives aux chemins de fer et à la concurrence rail/route, entre les Etats-Unis d'une part, la France et la Grande-Bretagne (ou plus généralement, l'Europe occidentale) d'autre part. Ces différences ont elles-mêmes impliqué des différences dans la structure des transports terrestres de marchandises.

Aux Etats-Unis, une concurrence limitée a été maintenue entre lignes de chemins de fer. Le ralentissement par l'Etat fédéral de la baisse de leur rentabilité s'est effectué surtout au moyen de tarifs variant selon les lignes, établis par l'"Interstate Commerce Commission". Cet organisme a de plus été doté en 1935 de pouvoirs suffisants pour imposer aux entreprises effectuant des transports routiers entre Etats des tarifs compatibles avec le maintien des tarifs ferroviaires ; le système de licences qui a été institué à cette occasion limite les capacités de transport selon des axes déterminés, pour des marchandises spécifiées etc.... Cela a restreint considérablement la concurrence dans la branche des transports routiers, au détriment des chargeurs et, paradoxalement, (dans une certaine mesure), des compagnies ferroviaires ; il en est résulté une tendance à la concentration du capital dans les transports routiers, contrairement à ce qui se passe en cas de libre entrée dans cette branche (cf. § 4.1.2. ci-dessus). La constitution de compagnies ferroviaires publiques s'est insérée dans cette structure : ces compagnies n'ont pas de réel monopole territorial et

n'exploitent qu'une partie des chemins de fer.

Au contraire ainsi que nous l'avons indiqué ci-dessus, en Grande-Bretagne l'Etat a imposé après la Première Guerre Mondiale la fusion des compagnies ferroviaires, en sociétés ayant un monopole territorial, comme en France. En Grande-Bretagne comme en France, la réglementation de la concurrence rail/route instituée lors de la crise de 1930 en instituant des licences limitant les capacités de transport par zones a maintenu une vive concurrence entre transporteurs routiers; une compagnie "nationalisée" ayant le quasi monopole des transports ferroviaires a été constituée. En Grande-Bretagne comme en France l'affaiblissement de cette réglementation est allée de pair avec celui des obligations de service public pour les chemins de fer, au fur et à mesure de la progression du trafic routier et de l'aggravation des problèmes financiers des compagnies ferroviaires. Cependant, il a existé (et il existe encore) d'importantes différences entre les formes d'intervention de l'Etat dans les transports terrestres dans ces deux pays ; sauf dans la période où a été tentée la "nationalisation" des transports publics routiers en Grande-Bretagne, l'intervention de l'Etat a été plus importante en France (Fonds Commun ferroviaire entre les deux guerres, tarification routière obligatoire, non suppression totale des limitations quantitatives à l'entrée de la branche des transports routiers, non suppression des obligations de service public pour les chemins de fer).

Parmi les déterminants des différences entre le cas des Etats-Unis d'une part, de la Grande-Bretagne et la France d'autre part figure le fait que le rapport du trafic ferroviaire à celui de la route (pour les marchandises) a diminué moins rapidement aux Etats-Unis qu'en Europe Occidentale, compte tenu principalement de l'inégalité des distances moyennes de transport terrestre. Mais cela est insuffisant pour expliquer les différences explicitées ci-dessus, compte tenu de l'im-

portance qu'a eu dans leur genèse le "Transportation Act" de 1920, promulgué avant que la concurrence rail/route ne fasse sentir ses effets. La forme fédérale de l'Etat des "Etats-Unis" a continué après la Première Guerre Mondiale (et continue encore) à marquer profondément les formes d'intervention publiques dans les transports terrestres, qu'il s'agisse du rôle des Etats relativement au réseau routier (par exemple, les autoroutes à péages n'ont pas, contrairement à ce qui s'est passé en France, été concédées par l'appareil central de l'Etat selon un régime relativement unifié), de la réglementation de la concurrence rail/route (de nombreux Etats ont leur propre système de licences) et surtout du rôle déterminant de l'Interstate Commerce Commission (I.C.C.), qui n'a pas d'équivalent en Europe et auquel la création tardive d'un ministère fédéral des transports n'a pas mis fin. Remarquons d'ailleurs, à la suite de M. Aglietta¹⁵⁹, que l'Etat fédéral intervient sous des formes analogues pour des catégories de "public utilities" (terme américain qui correspond dans une large mesure à ce que nous appelons des conditions générales matérielles de reproduction) autres que les transports terrestres.

NOTES RELATIVES AU CHAPITRE 4.

- 1 - Nous entendons ici par "accumulation de capital" la conversion de revenu en capital productif additionnel.
- 2 - Marx, dans ses schémas de reproduction du livre 2 du "Capital" fait abstraction de la production marchande ne reposant pas sur le salariat (ce que nous ne pouvons faire, puisque nous voulons inclure l'agriculture parcellaire dans notre raisonnement). De plus, compte tenu des caractéristiques de la période considérée, nous ne pouvons pas non plus faire abstraction des marchés publics ni des secteurs (incluant la majeure partie du "tertiaire") improductifs de plus-value au sens de Marx. Nous considérons qu'une branche n'est pas nécessairement située entièrement au sein d'une section unique (c'est aussi le point de vue d'auteurs tels que C. Palloix, dans "Procès de production et crises du capitalisme" (P.U.F. et Maspéro, 1977), ou H. Bertrand dans "Une nouvelle approche de la croissance française de l'après-guerre : l'analyse en sections productives" (Statistiques et Etudes Financières, 1978, n° 35).
- 3 - Pour une discussion de diverses explications de la crise actuelle se situant sur ce terrain, Cf l'article cité de R. Boyer, et "La crise du XX^e Siècle" de J.H. Lorenzi, O. Pastre et J. Toledano (Economica, 1980).
- 4 - Cf. H. Bertrand, article cité.
- 5 - F. Braudel appelle ainsi "un morceau de la planète économiquement autonome, capable de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique" (Civilisation matérielle, économie et capitalisme, tome 3, p. 12). Une économie-monde est formée de zones hiérarchisées comprenant un "centre étroit" dominant des "régions secondes assez développées", et une "immense périphérie" dominée économiquement et politiquement (même ouvrage, p. 28). Dans les zones périphériques de l'actuelle économie-monde dominée par le capitalisme privé (excluant d'une part, celle dominée par l'Union Soviétique, d'autre part la Chine), il n'y a nulle interaction locale entre une section I et une section II capitalistes, semblable à celle indiquée ci-dessus, même là où existe un début d'industrialisation (il n'y a d'ailleurs pas marchés nationaux unifiés).
- 6 - Cf par exemple M. Aglietta "Régulation et crises du capitalisme" (Calmann - Levy, 1976) et B. Coriat "L'atelier et le chronomètre" (C. Bourgeois, 1979).
- 7 - Cf par exemple "La crise actuelle : une mise en perspective historique" (Critiques de l'économie politique, nouvelle série, n° 7-8, avril 1979).
- 8 - Objet de la "régulation monopoliste" selon le rapport "Approches de l'inflation : l'exemple français" de J.P. Benassy, R. Boyer, R.M. Gelpi, A. Lipietz, J. Mistral, J. Munoz, C. Ominami (Cepremap, 1977) ; Une définition de la "régulation monopoliste" fondée sur la théorie marxienne de la valeur se trouve dans "Crise et inflation : pourquoi ?" de A. Lipietz (Maspéro, 1979).
- 9 - Ouvrage cité.

- 10 - Qui constitue la périphérie du système capitaliste mondial dans la technologie de S. Amin, ou de l'"économie-monde" (dans celle de F. Braudel).
- 11 - Le logement ne peut être considéré comme tel.
- 12 - De plus, l'utilisation de l'automobile, en nécessitant la consommation de carburant, procure, comme on sait des débouchés importants à la branche pétrolière. La construction d'infrastructures routières offre des débouchés à la branche.
- 13 - Nous reprenons ici la distinction de K. Marx entre le "degré d'intensité" du travail, "suivant lequel différentes quantités de travail sont dépensées dans le même temps" et "son degré de productivité", "suivant lequel la même quantité de travail rend dans le même temps différentes quantités de produits" (Le Capital, livre 1, chapitre 17). Si l'on se donne une origine, une destination et une catégorie d'objets de transport, le produit du travail de conduite peut se mesurer par la quantité d'objets transportés ; cette quantité peut être augmentée, pour un intervalle de temps et un nombre de travailleurs donnés, par intensification et donc accélération du rythme de travail (ce qui se traduit en l'occurrence par une vitesse accrue du transport) ou par augmentation de la production à intensité donnée (ce qui implique l'accroissement de la charge transportée).
- 14 - (Cf. M.J. Barloon, "The interrelationship of the changing structure of american transportation and changes in industrial location", Land Economics, may 1965).
- 15 - Nous employons ce terme dans le même sens qu'au § 2.2.2. ci-dessus ; un processus de travail est caractérisé principalement par l'activité des hommes qui y prennent part, les objets, moyens et produits de celles-ci (Cf. K. MARX, Le Capital, livre 1, chapitre 7, 1ère partie).
- 16 - J.F. Felton parle à ce propos de "technologie relativement simple" dans "The inherent structure, behavior and performance of the motor freight industry" (International, Journal of Transport Economics, vol V, n°1, avril 1978). Nous avons caractérisé cette situation, pour notre part, dans "Le processus de production dans les transports terrestres de marchandises" (in "Recherches économiques et sociales", n° 9 Janvier 1978), de "soumission formelle du travail au capital", bien que pour Marx, celle-ci corresponde à une phase historique du développement de la production, antérieure à la "soumission réelle du travail au capital" (Cf. "Un chapitre inédit du Capital" U.G.E.).
- 17 - De nombreuses études économétriques ont été effectuées en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis pour étudier les variations du coût en fonction de la taille des entreprises de transports routiers : Cf. L. Kritz "Structure et dimension optima des entreprises de transport routier de marchandises ; effets positifs et négatifs de la spécialisation" (23e table ronde d'économie des transports, CEMT, novembre 1973) ; J.C. Johnson "Trucking mergers" (Lexington Books, 1973, p. 19-22) ; de manière plus précise, de B.T. Bayliss "The small firm in the road haulage industry" (H.M.S.O., 1971) et "The road haulage industry since 1968".

- 18 - "The economics of competition in the transportation industries" (Harvard University Press, 1959, p. 88).
- 19 - On arrive à la même conclusion en utilisant le concept marxien de taux de plus-value (Cf. "Le processus de production dans les transports terrestres de marchandises", article cité).
- 20 - Dans "Analyse du rôle des artisans et petites entreprises dans les transports intérieurs de marchandises" (communication au colloque "Transports et société", avril 1978 ; compte rendu publié par "Economica", 1979).
- 21 - En France, des enquêtes de l'Office National de la Sécurité Routière mettent en évidence, pour leur échantillon, une durée moyenne du travail de 62,5 heures par semaine, soit beaucoup plus que la durée légale (dépâssée dans 80 % des cas) : Cf P. Hamelin "Les conditions de travail des conducteurs routiers" (in "Transports et société", Economica, 1980).
- 22 - Dans le cas d'entreprises artisanales, il s'agit d'un véritable travail à façon.
- 23 - Cf la communication déjà citée de F. Lille.
- 24 - Et cela, d'autant plus qu'il s'agit d'un travail qualifié.
- 25 - Cf. "L'économie régionale des transports dans le Centre et le Centre-Ouest de la France" (Sedes, 1960, p. 118).
- 26 - De manière analogue, les chemins de fer, dans leur phase de développement avaient capté les trafics les plus rentables de la navigation fluviale.
- 27 - Cf. H. Cavallès, ouvrage cité, p. 297-303.
- 28 - Nous faisons ici abstraction de la circulation urbaine. En France, les autoroutes ont été définies par la loi du 28 Avril 1955, comme des voies routières "sans croisements, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservées aux véhicules à propulsion mécanique" (article 1er) ; "les propriétés limitrophes des autoroutes ne jouissent pas du droit d'accès" (article 3). Les routes express sont définies de manière analogue par la loi du 3 Janvier 1969, si ce n'est que la possibilité de croisements n'y est pas exclue.
- 29 - Des restrictions quantitatives réglementaires sur les transports routiers pour compte propre n'ont pas été pratiquées ; il s'agit d'une limitation à la régulation de la concurrence rail/route, qui s'est révélée particulièrement importante lors de la nationalisation des transports routiers en Grande-Bretagne.
- 30 - F. Caron et J. Bouvier replacent ce contingentement dans le cadre du "renouveau des ententes entre producteurs" qui a marqué cette époque (Cf. "Structure des firmes, emprise de l'Etat", in "Histoire économique et sociale de la France", tome 4, p. 790-794).

- 31 - Le manifeste électoral du parti travailliste en 1945 comportait un passage sur la politique des transports indiquant notamment que "la coordination des services de transport par rail, route, air et voie navigable ne peuvent être accomplis" (achieved) "sans unification. Et l'unification sans propriété publique... serait une menace pour le reste de l'industrie". Cf. J.J. Hillman "The parliamentary structuring of british road-rail freight coordination" (The Transportation Center, Northwestern University, 1973, p. 46).
- 32 - Le décret précisait explicitement que ces tarifs n'étaient pas soumis à la réglementation définie par l'ordonnance du 30 Juin 1945 sur la fixation des prix (qui est demeurée en vigueur jusqu'en 1979).
- 33 - "Orientations pour les transports terrestres" (La Documentation Française, 1978).
- 34 - Contrairement au Conseil Supérieur des Transports (Cf ci-dessous, § 4.3.1) cette Commission ne comportait aucun représentant des intérêts routiers ou ferroviaires.
- 35 - Le rapport Rueff-Armand avait déjà fait des propositions semblables en 1960 (Cf. O. Dumas - Hanappe "Problèmes économiques des transports terrestres", in La Vie Urbaine, n° 4, 1971, p. 305).
- 36 - Cette mesure viserait à faire financer les infrastructures par leurs "usagers", principe désigné dans l'administration sous la dénomination impropre de "tarification à l'équilibre budgétaire". Remarquons que le Fonds Spécial d'Investissement Routier (F.S.I.R.) créé après la seconde guerre mondiale n'a jamais contrôlé qu'une partie du financement public des routes (y compris en ce qui concerne les liaisons interrégionales).
- 37 - Nous ferons abstraction de la circulation urbaine.
- 38 - Il convient de rattacher à cela le fait que l'Italie fasciste et l'Allemagne nazie ont été les seuls pays à faire démarrer la construction d'autoroutes de manière importante avant même la seconde guerre mondiale.
- 39 - Cf. chapitre 3 ci-dessus.
- 40 - Cf. D.P. Locklin, Economics of transportation, p. 32-33.
- 41 - Cf. T.C. Ziv "La politique routière américaine de 1914 à 1956", Cet organisme dépendit du ministère de l'agriculture jusqu'à son transfert en 1939 au "New Deal Federal Works Agency" et rebaptisé "Public roads administration".
- 42 - La longueur du premier réseau dépasse actuellement 400 000 kilomètres, celle du réseau secondaire dépasse un million de kilomètres.

- 43 - La seconde guerre mondiale avait fait apparaître la nécessité militaire d'un tel réseau (Cf. J.C. Ziv, ouvrage cité).
- 44 - Cf. D.P. Locklin, ouvrage cité, p. 633-641.
- 45 - La perception des taxes sur les automobiles (qui alimentaient ce fonds et qui furent augmentées) fut transférées des administrations des douanes et contributions indirectes aux collectivités locales (Cf. C.I. Savage, "An Economic History of Transport", 1966, p. 150).
- 46 - Cf. C.I. Savage, même ouvrage, p. 151.
Des conseils de comité élus avaient été institués en 1888 recevant la majeure partie des prérogatives des anciennes "Justices of the peace". (Cf. § 2.5. ci-dessus). Il y avait en Grande-Bretagne en 1930, sur 288.470 kilomètres de routes, 41 830 de classe I et 25 430 de classe II.
- 47 - Remarquons cependant que la loi de 1871 (art. 6) sur les conseils généraux avait conféré à ceux-ci des prérogatives plus étendues qu'auparavant en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes départementales (y compris la désignation des services chargés de cela, qui n'étaient donc pas nécessairement ceux de l'administration des Ponts et Chaussées) ; il en fut de même en ce qui concerne les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun (art. 7).
- 48 - Cf. P. Nicolay, Cours de droit administratif (Eyrolles, T 3) ; H. Cavaillès, ouvrage cité, p. 306.
- 49 - En vertu du décret loi du 14 Juin 1938 relatif aux finances locales ; les préfets assument la gestion des chemins départementaux.
- 50 - Cf. § 3.2.2. ci-dessus.
- 51 - Cf. J.P. Hirsch "Le financement des autoroutes à péage" ("Transports", septembre-octobre 1965, notamment p. 305-320).
La loi du 18 Avril 1955, qui a créé juridiquement les autoroutes, n'autorisait la concession de celles-ci qu'à des collectivités publiques, des chambres de commerce ou des sociétés d'économie mixte dans lesquelles il y a majorité des intérêts publics.
- 52 - Celle-ci est un établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière, créé par le décret n° 63-585 du 20 Juin 1963, chargé "d'émettre des emprunts affectés au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes donnant lieu à la perception de péages et de répartir le produit de ces emprunts entre les collectivités ou sociétés ayant reçu la concession de la construction ou de l'exploitation d'autoroutes" (art. 2). Les versements sont effectués après accord des ministres des finances et "des travaux publics et des transports" (art. 6).
- 53 - Cela a été autorisé par le décret n° 70-398 du 12 Mai 1970.

- 54 - Cf. "L'évolution des dépenses publiques en longue période et le rôle de l'Etat en France (1872-1971). Une interprétation" (Cepremap, tome 1, p. 171-213) de C. André et R. Delorme, ainsi que "Financement et politique bourgeoise", de S. de Brunhoff et J. Cartelier (in "Planification et société", colloque, P.U.G., 1974, p. 476-491).
- 55 - La loi du 10 Août 1871 avait transféré ces prérogatives des préfet aux "Commissions départementales".
Remarquons d'autre part que, pour la voirie rurale, les dernières survivances de la "prestation en nature" n'ont été juridiquement totalement abrogées que par la loi de finances de 1971.
- 56 - Cette mesure, dont les modalités ont été fixées par l'article 66 de la loi de finances du 29 Décembre 1971, et un décret du 17 Avril 1972 ont été acceptées dans la quasi totalité des départements.
De plus, en vertu de la loi du 31 Décembre 1970, les délibérations des conseils municipaux en ce domaine ne sont plus soumis à approbation préfectorale.
- 57 - Cf. Jules Moch : "Le rail et la nation" (1931).
- 58 - Cf. Georges Lefranc "Les origines de l'idée de nationalisation industrialisée en France (1919-1920)" (L'information historique, septembre 1959) ; le principe de la gestion tripartite, emprunté au socialiste autrichien Otto Bauer, constituait un compromis formel dans la tradition de Jaurès, entre la sensibilité "libertaire" d'une partie importante de la C.G.T. de l'époque et le "réformisme étatiste", (particulièrement important au partie socialiste SFIO) qui avait eu, grâce à l'"Union Sacrée", un champ d'expérimentation exceptionnel en France durant la guerre.
- 59 - Cf. F. Caron, Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord (Mouton - 1973, p. 446).
- 60 - Cf. J. Moch, ouvrage cité.
- 61 - Un comité consultatif des chemins de fer qui avait été créé par décret du 30 Novembre 1852, fut réorganisé par des décrets du 14 novembre 1924 et 28 Juin 1925. Le Conseil supérieur des chemins de fer fut la première instance où figurèrent des représentants du personnel avec des représentants des compagnies et de l'Etat (cf. O. Hanappe-Dumas "Problèmes économiques des transports terrestres", La Vie Urbaine, 1971).
- 62 - Le rapport que fit en 1930 à la demande du gouvernement M. Fournier, sous-directeur du mouvement général des fonds au ministère des Finances, insistait tout particulièrement sur ce point, et sur le gonflement consécutif du compte d'établissement, comportant le recours à l'emprunt (cf. J. Moch, ouvrage cité ; R. Guibert, ouvrage cité, p. 176).
- 63 - Même en tenant compte de l'inflation, cette différence de niveau est significative, car les dommages de guerre ont été indemnisés par l'Etat (cf. J. Moch, ouvrage cité).

- 64 - En 1926, 1928, 1929, il y eut un léger excédent budgétaire total. Le déficit fut en 1930 le plus important depuis 1922 (inclus), dépassa en 1931 (2,6 milliards) le niveau de 1921 (2,16 milliards) et passa à 5,8 milliards en 1938 (Cf. J.C. Toutain "Les transports en France de 1830 à 1965", p. 176).
- 65 - F. Caron "Histoire de l'exploitation d'un grand réseau" (p. 529).
- 66 - idem, p. 533
- 67 - idem, p. 536
- 68 - Les tarifs spéciaux se multiplièrent, mais sous le contrôle de l'Etat.
- 69 - Le tarif choisi pouvait entrer en application 15 jours seulement après communication au ministère de tutelle, sauf en cas de veto de celui-ci. J.R. Nelson (France : dirigisme and its difficulties, p. 17) présume que c'est le premier exemple au monde de tarification à fourchettes.
- 70 - cf. ci-dessous, § 4.3.
- 71 - Ce fut l'ampleur du mouvement de grèves, qui s'est déclenché spontanément après les élections, qui obligea le gouvernement Blum à faire voter d'urgence des lois sociales en Juin 1936 (sur les conventions collectives, les congés payés et la fixation de la durée légale du travail salariée à 40 heures par semaine etc...).
- 72 - Celui-ci n'en est devenu partisan qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale. Les seules nationalisations prévues dans le programme du Front Populaire étaient celles des industries d'armement
- 73 - Cette démission intervient après le refus du Sénat d'accorder au gouvernement les pleins pouvoirs financiers pour gouverner par décrets-lois (en vue, notamment, d'enrayer la fuite des capitaux).
- 74 - Terme utilisé à l'époque par la CGT et certains courants du parti socialiste (cf. F. Caron, ouvrage cité, p. 545) par opposition aux "réformes de répartition".
- 75 - Qui fut à l'origine de holdings qui existent toujours.
- 76 - Article 1er de la convention de 1937.
- 77 - En réalité, la convention du 31 Août 1937 modifiée depuis par plusieurs avenants, ainsi que le cahier des charges de la SNCF, comportent de multiples et importantes dérogations à la loi de 1867 sur les sociétés anonymes et au Code du Commerce. Remarquons de plus qu'il n'y a jamais eu d'augmentation du "capital social" de la SNCF depuis sa création.
- 78 - Article 2 de la convention.

- 79 - L'article 10 de la convention précise qu'"il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la société nationale ou pour son propre compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'assemblée générale". L'étroitesse des relations entre les compagnies ferroviaires et certains constructeurs de matériel avait été dénoncée, avec un grand succès de propagande, par les partis socialiste et communiste entre les deux guerres mondiales.
- 80 - C'était là une concession formelle à la conception initiale des nationalisations. Remarquons que dès décembre 1938, trois responsables de la fédération des cheminots CGT furent exclus du conseil d'administration de la SNCF, à la suite de l'échec de la grève générale contre les décrets-lois du 13 Novembre 1938 (Cf. G. Bourdé, "La défaite du Front Populaire", Maspéro 1977, p. 217).
- 81 - En vertu de la loi du 10 Octobre 1940 confirmée par l'ordonnance du 19 Octobre 1944.
- 82 - Le décret du 29 Avril 1959 précise que le décret procédant à la nomination du président du conseil d'administration de la SNCF doit être pris en conseil des ministres.
- 83 - Le cas s'est effectivement produit en 1949.
- 84 - Ainsi qu'à divers comités de coordination des transports qui avaient été créés en 1934 et 1935. Ce conseil fut supprimé durant la Seconde Guerre Mondiale, et rétabli après celle-ci.
- 85 - L'institution de ce fonds a constitué une innovation.
- 86 - Par la suite le ministre des transports.
- 87 - L'article 41 de la convention prévoyait que les statistiques tenues par la SNCF devaient permettre aux deux ministres de tutelle de suivre mois par mois les recettes et les dépenses. Remarquons que ces avances sont appelées "subvention d'équilibre" depuis 1952, par suite de la persistance du déficit.
- 88 - Cette disposition a été affaiblie par la réforme de 1971 (Cf. ci-dessous).
- 89 - Déjà le décret du 11 Décembre 1940 avait institué la mission de contrôle financier, permettant au ministère des Finances de contrôler la gestion financière de la SNCF avant, pendant et après l'exercice budgétaire.
- 90 - Sur tous ces points, on peut se reporter à la thèse de M. Aubry, "l'Etat et la SNCF" (Nancy, octobre 1961).
- 91 - Cf. Mousset : "La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer français" (Revue Générale des Chemins de Fer, mai 1947)
- 92 - Cf. R. Hutter "Les tarifs de réglementation de la SNCF" (Revue Générale des Chemins de Fer, avril 1949).

- 93 - Cf. A. Fioc et R. Lartigue : "Etudes préliminaires sur les prix de revient, bases techniques de la réforme" (Revue Générale des Chemins de Fer, Janvier 1964) ; M. WOLKOWITSCH. Géographie des transports, p. 246-247 ; sur les implications en matière d'économie régionale, cf. de plus M. Chesnais "Le renouveau du chemin de fer" (Economica 1979, p. 318) ; R. Caralp "Les tarifications ferroviaires de marchandises et les économies régionales" (Annales de Géographie, n° 415, mai-juin 1967).
- 94 - Cf. pour des analyses détaillées: P. Nicolay (ouvrage cité, tome 4) M. Bernadet et G. Joly, "Le secteur des transports" (Economica) ; Tabbagh "La réforme de la SNCF" (thèse, ParisII, 1976).
- 95 - La SNCF peut prendre contre rémunération des engagements semblable: si des "collectivités ou organismes publics lui en font la demande" Mais dans ce cas, il s'agit de rapports effectivement contractuels et non d'une obligation réglementaire compensée financièrement.
- 96 - L'article 18ter de la convention modifiée précise que la SNCF ne peut être astreinte à de telles obligations "qu'autant que le montant de la charge à compenser, aura été évalué et que les crédits correspondants auront été inscrits, compte tenu de cette évaluation, au budget du département ministériel intéressé". De telles subventions s'ajoutent notamment à celles qui sont considérées comme permettant de placer la SNCF dans une situation de concurrence égale avec les autres modes de transport (contribution aux charges d'infrastructure, de passages à niveau, de sécurité sociale et de retraites).
- 97 - En vertu d'un arrêté du 23 Juillet 1973.
- 98 - Il y avait unanimité sur ce point , malgré de grandes différences dans les estimations des économies rendues possibles par la fusion des compagnies (Cf. C.I. Savage, ouvrage cité, p. 101).
- 99 - Cf. § 3.2.3. ci-dessus.
- 100 - Cf. C.I. Savage, ouvrage cité, p. 105-107.
- 101 - Cf. H.J. Dyos et D.H. Aldcroft "British Transport" (Pelican Books, 1974, p. 330).
- 102 - Cf. C.I. Savage, même ouvrage, p. 109.
- 103 - idem, p. 114.
- 104 - Cf. § 4.1.2. ci-dessus.
- 105 - Cf. § 4.2.1. ci-dessus.
- 106 - C.I. Savage, ouvrage cité, p. 182.
- 107 - Par abolition de la "clause d'égalité", définie dans une loi datant de 1845, exigeant l'identité des tarifs pour une catégorie donnée de marchandises et une relation déterminée : Cf. J.C. Nelson "Great Britain : decline and fall of surface transport regulation" ; C.I. Savage, ouvrage cité, p. 186.

- 108 - Cf. J.J. Hillman, ouvrage cité, p. 130.
- 109 - Cf. R. Pryke et J. Dodgson "The british rail problem a case study in economic disaster" (westview Press, 1975).
- 110 - Cf. Locklin : "Economics of Transportation" (ouvrage cité, p. 238).
A cette date, la révolution soviétique donnait à l'armée allemande la possibilité de transférer des troupes des fronts de l'Est et des Balkans, vers le front occidental, où elle eut, après la paix de Brest-Litovsk, la supériorité numérique. L'issue de la guerre était conditionnée par la rapidité de transports massifs de troupes et de matériel militaire américains en Europe.
- 111 - Cf. Locklin, ouvrage cité, p. 240-254.
- 112 - Cette exigence a été affaiblie en 1933 (même ouvrage, p. 263).
- 113 - Les dispositions prévus dans la loi à ce sujet ont été appelées aux Etats-Unis la "Recapture Clause" ; elles rappellent celles relatives au "Fonds Commun" des années 1920-1937 en France.
- 114 - Notamment l'"Association of American Railroads", et l'"American Short Line Railway Association".
La "National Industrial Traffic League" était aussi hostile à des fusions obligatoires.
Cf. E.G. Caudill : "Regulation policy, railroad consolidation and transportation efficiency" (thèse, the american University, 1968, p. 28 et 33).
- 115 - Cf. Locklin, ouvrage cité, p. 261-262. La principale proposition du "Coordinateur fédéral des transports", en ce qui concerne sa seconde mission, a été la réglementation fédérale des transports routiers (Cf. § 4.4.3. ci-dessous).
- 116 - Cf. E.G. Caudill, ouvrage cité, p. 179-214 et 287-292.
- 117 - Cf. Locklin, ouvrage cité, p. 849 et 850.
- 118 - En 1929, le chemin de fer transportait aux U.S.A. 77% du trafic interurbain des transports publics de personnes, les autocars 15,4% ; en 1950, les parts respectives étaient de 46,3% et 37,7% (contre 14,3 pour l'avion) ; en 1970, elles étaient respectivement de 7,2%, 16% et 73%. Cf. J.A. Hagen, J. Weller, C. Andringa and R. Briggs "Restructuring the railways of the United States" (Traffic Quarterly, april 1976, p. 186-187).
- 119 - Cf. Locklin, ouvrage cité, p. 276-277.
- 120 - Cf. "Improving railroad productivity" (Final report of the task force on railroad productivity. Report to the National Commission on Productivity and the Council of Economic Advisers, 1973, p. 91).

- 121 - Cf. "Northeastern railroad problem" (U.S. department of transportation, march 1973, p. 25-26).
- 122 - Cf. B. Heil : "Sunbelt migration" (in "U.S. capitalism in crisis", U.R.P.E., 1978).
- 123 - Il s'agit là d'une longueur de réseau comparable à celle de la SNCF. Le trafic de marchandises était en 1971 d'environ 127 milliards de tonnes-kilomètres, de l'ordre de la moitié de celui de la SNCF.
- 124 - Cf. "Restructuring the railroads of the United States", article cité, p. 171.
- 125 - Railway Quarterly, n° 1, p. 80.
- 126 - Senate Joint Resolution 59-2, section 2.
- 127 - Cette loi a aussi créé, pour une durée de 5 ans, un nouveau service de l'I.C.C., le Rail Service Planning Office (RSPO).
- 128 - 467 des 543 pages de ce rapport étaient consacrées aux lignes à faible trafic (dont il était envisagé ou qu'elles soient fermées, ou que leur maintien en exploitation soit subordonné au paiement de subventions par les collectivités locales).
- 129 - Cf. "Restructuring the railroads of the United States" (article cité, p. 177).
- 130 - Idem, p. 172.
- 131 - Cependant, dans ce pays, la nationalisation des chemins de fer par un gouvernement travailliste semble avoir précédé (de peu) leur mise en déficit durable.
- 132 - Au § 4.2.1.
- 133 - Cf. G. Pirou "Les transports" (tome 3 de "les cadres de la vie économique", Sirey, 1942).
- 134 - Cf. P. Coulbois "La situation financière de la SNCF et la coordination des transports" (A. Colin, 1955).
- 135 - Ses dispositions ont été assouplies notamment par les décrets du 15 Juin 1963 et du 22 Novembre 1971.
- 136 - C'est à dire, pour compte d'autrui. A partir du 16 Juin 1963, cette disposition n'a plus concerné les véhicules de moins de 6 tonnes de poids total en charge.
- 137 - La procédure de proposition et de consultation pour la répartition des licences prévue par le décret de 1949 faisait largement appel aux "groupements professionnels départementaux" et au "conseil national routier". Le décret de 1963 prévoit que les positions sont le fait de comités "composés de magistrats et de fonctionnaires en activité ou en retraite" (article 27). En vertu du décret de 1971, la répartition des licences supplémentaires s'effectue sur demande des entreprises, après avis d'une commission centrale ou de commissions régionales des licences, composées de représentants de l'administration et des professionnels.

- 138 - Par un décret du 2 Mars 1979.
- 139 - La "Conférence nationale des usagers des transports" (CNUT) demande la suppression de la tarification routière obligatoire dès la fin de 1981 (Le Monde, 19 Décembre 1979).
- 140 - Cf. Article 40 du décret du 15 Juin 1963, modifiant celui du décret du 14 Novembre 1949. Des dispositions analogues ont été établies pour les loueurs de véhicules.
- 141 - Ces exceptions fournissent, dans certaines limites, la possibilité de tourner la tarification obligatoire, dans la mesure où il est possible de fractionner les lots en lots de moins de 3 tonnes, ou les trajets en trajets de moins de 200 kilomètres.
- 142 - Les dispositions ci-après font l'objet d'un décret et de deux arrêtés en date du 7 Juin 1979.
- 143 - Cf. C.I. Savage "An economic history of transport" (p. 166-172).
- 144 - Une loi promulguée en 1930 assignait des obligations de ce type pour les véhicules effectuant des transports de personnes pour compte d'autrui.
- 145 - C.I. Savage, même ouvrage, p. 195.
- 146 - Cf. § 4.1.2. et 4.2.2. ci-dessus.
- 147 - Cf. J.J. Hillman "The parliamentary structuring of british road-rail freight coordination" (p; 74-76).
- 148 - La loi de 1953 précisait que les licences devaient être accordées en prenant en considération principalement les intérêts des chargeurs, et secondairement ceux des transporteurs. Cf. B.T. Bayliss "The substitution of quality for quantity licensing in the United King dom and its implications for transport policy in the european community"(Journal for transport economics, n° 3 1973).
- 149 - Cette attribution continuait à être subordonnée à certaines "garanties qualitatives" concernant notamment la sécurité des véhicules.
- 150 - Cf. J.C. Johnson : "Trucking mergers" (Lexington books, 1973, p. 26-27). Selon cet auteur, de tels "certificiats" avaient été institués après 1900 aux Etats-Unis pour de nombreux types de "PUBLIC UTILITIES" (notion qui correspond à ce que nous appelons "condition générale matérielle de reproduction du capital").
- 151 - Cf. S. Szto "Federal and State Regulation of Motor Carrier Rates and Services" (thèse, Université de Pennsylvanie, 1934).
- 152 - Cf. ci-dessus, au § 4.3.3.
- 153 - J.C. Johnson, ouvrage cité, p. 37.
- 154 - Cf. Locklin, ouvrage cité, p. 677-678.

- 155 - Cf. R.A. Nelson et R. Greiner "The Relevance of the Common Carrier under Modern Economic Conditions" (in "Transportation Economics" Columbia University Press for the N.B.E.R., 1965, p. 364).
- 156 - Cf. J. Johnson, ouvrage cité, p. 55.
- 157 - Cf. J.C. Nelson : "Implications of evolving entry and licensing policies in road freight transportation" (1973).
- 158 - De ce point de vue, la tendance récente à la re-substitution partielle du charbon au fuel accroît le rôle des chemins de fer (ce qui s'est fait sentir dans les comptes de la SNCF en 1979).
- 159 - "Regulation et crises du capitalisme" (p. 269-274). M. Aglietta, va jusqu'à affirmer que "le principe de la réglementation des "public utilities" a été défini et fixé ne varietur dans la première décennie du XXème siècle". Le président Carter n'a pu réaliser qu'une faible partie de son programme électoral de "déréglementation" (deregulation).

CONCLUSIONS GENERALES

Nous pensons pouvoir tirer de la comparaison historique effectuée ci-dessus, les conclusions qui suivent.

1) Il est impossible d'appréhender concrètement les transports terrestres en restant sur le terrain de l'"économie pure".

Même si l'on remonte assez loin dans le passé, on est obligé de constater une intervention importante de l'Etat dans ce secteur. On retrouve celle-ci même là où on aurait pu le moins l'y attendre : aux Etats-Unis, et dans la Grande-Bretagne du 19ème siècle. Certes, dans ce dernier cas, l'intervention publique dans la construction des chemins de fer s'est réduite au minimum possible (l'autorisation parlementaire des expropriations) ; mais, très vite une réglementation de plus en plus importante de l'exploitation a été élaborée. De même, dans la Grande-Bretagne actuelle, il n'y a plus d'obligations de service public pour les chemins de fer, ni de restrictions réglementaires quantitatives à l'entrée dans la branche des transports routiers ; mais l'exploitation ferroviaire continue de nécessiter d'importantes subventions, et celle des véhicules automobiles requiert l'existence d'infrastructures à financement public.

2) L'intervention de l'Etat dans les transports terrestres n'est pas réductible à des financements publics.

Comme nous le signalons déjà dans l'introduction générale de ce rapport, cette intervention de l'Etat ne peut être réduite à des financement publics, et comporte l'imposition de normes, d'obligations et d'interdictions qui, pour certaines, loin d'être de pure forme, ont un contenu réel.

Notamment, il est particulièrement surprenant de constater qu'une partie importante (peut-être, la majeure partie) des voies composant le réseau routier français actuel a été ouverte grâce (au moins partiellement) à l'utilisation du travail forcé sous forme de corvées ; le rôle de la corvée royale en France au 18ème siècle dans la construction de grandes routes est bien connue des historiens, bien que le "mérite" de celle-ci soit le plus souvent attribué essentiellement à l'existence du corps des Ponts et Chaussées ; mais, le rôle de la corvée dans la construction des chemins vicinaux est en général occulté ¹ (Cf. § 3.2.2.). Pourtant ceux-ci constituent la plus grande partie du kilométrage du réseau routier total actuel ; les "prestations en nature" ont persisté assez tard au 20ème siècle ²

(Cf. § 4.2.) : les dernières traces réglementaires de cette pratique, en ce qui concerne la voirie communale, n'ont disparu du Code des Impôts que vers 1970. Cela est d'ailleurs un indice de la longueur du temps qu'il a fallu aux rapports marchands (ou, si on préfère, à l'"économie monétaire") pour pénétrer dans l'agriculture française de manière généralisée.

A de très nombreuses reprises, tout au long des chapitres 3 et 4 ci-dessus, il a été question de réglementations ou de normes publiques relativement à la construction des infrastructures, à leur exploitation ou à celle des véhicules ; remarquons d'ailleurs que dans certains cas, la formulation d'une réglementation ne suffit pas à imposer les obligations ou interdictions qu'elle comporte, soit qu'elle soit tournée (ce qui n'est pas rare pour ce qui est de la réglementation de la concurrence rail/route), soit que l'Etat ne "se donne pas les moyens" effectifs de la faire respecter (cas, en France, de la réglementation du temps de conduite des "poids lourds") : cela, lorsque tel est le cas, est partie intégrante du mode d'intervention de l'Etat.

3) L'intervention publique dans les transports terrestres de marchandises présente, dans les pays étudiés à une même époque, à la fois des traits communs et des différences importantes.

Nous n'insisterons pas ici sur ce point, dont il a déjà été fait état dans l'introduction, et qui est explicité, dans les § 3.1., 3.4. pour la période antérieure à la première guerre mondiale, 4.1.3., 4.2. 4.3.4., 4.4.4. et 4.5. pour la période postérieure à celle-ci. L'existence de caractères communs exclut que l'intervention publique soit pure contingence. L'existence de différences durables met en évidence les dangers d'un réductionnisme théorique.

4) Ces traits communs sont explicables en termes de conditionnement spatial par les transports terrestres de l'accumulation du capital. Il n'en est de même que partiellement pour ces différences.

Dans ce rapport, nous avons utilisé le terme de "capital" dans le sens (qu'il a dans les oeuvres de maturité de Marx) d'ensemble de valeurs prenant alternativement, pour son auto-accroissement, la forme d'argent et de marchandises. Ce processus, dans lequel est inséré un processus de production (lorsqu'il s'agit de "capital industriel") est conditionné spatialement, ainsi que l'ont montré plusieurs auteurs (cf. note 18 de l'introduction, et les notes du § 2.3.).

L'accumulation du capital implique que ces processus de production et de circulation s'effectuent sur une échelle élargie ; cet élargissement suppose un dépassement de toutes les limites spatiales de ces processus.

Nous nous sommes efforcés de préciser le rôle spécifique des transports terrestres dans un tel dépassement (Cf. § 2.3., 3.1., 4.1.1.). Les concepts de "conditions générale matérielle de production et de reproduction du capital" permettent d'établir des relations entre

ce rôle des transports et l'intervention de l'Etat dans les transports routiers et ferroviaires (Cf. § 2.4.), en ce qui concerne sa nécessité et ses formes possibles ; ces concepts conduisent à privilégier dans l'analyse les limites rencontrées dans la prise en charge réelle ou éventuelle, (conformément aux nécessités de la reproduction élargie du capital) de la construction des infrastructures, de leur exploitation ainsi que de celle des moyens mobiles de transport par des capitaux privés.

Cette démarche permet de fonder théoriquement, pour l'essentiel, les formes possibles des interventions publiques relatives aux transports routiers et ferroviaires rencontrées dans les investigations des chapitres 3 et 4 (le cas de la corvée des routes étant à envisager à part). Cette démarche permet en outre de rendre intelligibles les transformations générales du mode d'intervention public dans le secteur considéré, consécutives à la motorisation des transports routiers (§ 4.1.3.), y compris la formation d'entreprises publiques ferroviaires.

D'autre part, cette démarche permet d'expliquer les différences les plus générales entre l'intervention publique en Grande-Bretagne et les autres pays dans la construction des chemins de fer (§ 3.4.). Pour le reste, l'explication des différences entre modes d'intervention nationaux ne peut s'effectuer qu'en complétant cette démarche par la prise en compte de caractéristiques propres aux Etats nationaux.

5) Les différences entre modes d'intervention publique nationaux dans le domaine considéré, ainsi que celles auxquelles elles sont liées dans les structures mêmes du "secteur" des transports terrestres ne sont explicables que si l'on prend en compte leur genèse, qui s'étend sur une longue période historique.

Nous avons déjà abordé ce point dans l'introduction, afin de justifier la démarche suivie au cours de la recherche. Comme nous l'indiquons dans la conclusion du chapitre 4, les différences qualitatives fondamentales entre les cas des Etats-Unis d'une part, de la France et de la Grande-Bretagne d'autre part ne sont pas intelligibles si l'on fait abstraction des dispositions du "Transportation Act" de 1920, instituant, comme nous l'avons analysé au § 4.3. une sorte de cartellisation des compagnies ferroviaires des U.S.A. sous l'égide d'un organisme public fédéral. La reproduction de cette cartellisation, a impliqué des formes d'intervention publiques spécifiques aux Etats-Unis, en ce qui concerne non seulement les chemins de fer, mais aussi les transports routiers ; comme nous l'avons déjà signalé plus haut, ces formes d'intervention ont entraîné des différences structurelles de ces deux branches aux Etats-Unis et dans les autres pays étudiés (et plus généralement en Europe Occidentale). La concurrence entre lignes de chemins de fer est, aux Etats-Unis, un héritage du 19ème siècle (Cf. § 3.3.2.) maintenu par ces spécificités du mode d'intervention publique actuel. Remarquons aussi que la structure radio-centrique du réseau ferroviaire français constitue aussi un héritage du 19ème siècle (cf. § 3.2.3.), inséparable d'un mode d'intervention publique relativement aux chemins de fer, spécifique à la France, et dont il demeure de nombreuses survivances, malgré les réformes de la SNCF (§ 4.3.1.). D'autre part, en matière d'infrastructures routières, en dépit d'un certain "rapprochement" des modes d'intervention publique dans les trois pays étudiés (§ 4.2.), l'étendue des prérogatives de l'administration des Ponts et Chaussées demeure une spécificité française ; la genèse de celle-ci remonte au 18ème siècle (§ 3.2.2.).

6) Ces différences ne sont intelligibles que dans le contexte des rapports différents et historiquement déterminés entre branches des appareils d'Etat nationaux (notamment entre "appareils centraux" et "collectivités locales").

Comme nous le montrons au chapitre 3, la construction et l'entretien des routes ont d'abord été, dans les pays étudiés, au début des "Temps Modernes" (au sens des historiens) de la compétence d'appareils d'Etat locaux. Ce n'est que progressivement, même dans le cas de la France (§ 3.2.2.), et très partiellement (sauf peut-être en France sous le régime de Vichy et la Quatrième République) que les appareils d'Etat centraux ont étendu leurs prérogatives en la matière (§ 4.2.). L'inégalité du rythme et de l'extension de celles-ci a été constitutive des différences du mode d'intervention publique dans ce domaine. Cela a déterminé des histoires routières tout à fait différentes. Dans les 3 pays étudiés, ce rythme et cette extension de la compétence de l'appareil central de l'Etat ont été étroitement conditionnés par ceux de la subordination à cet appareil central des "collectivités locales" (le cas de la France, d'Henri IV à Napoléon Ier, et l'épisode de la route du Cumberland aux Etats-Unis, mentionné au § 3.3.2. sont particulièrement significatifs à cet égard).

L'extension des compétences de l'appareil central de l'Etat en matière routière, lors de l'apparition du chemin de fer a conditionné (mais non déterminé) celles relatives aux chemins de fer à l'époque de leur construction : la comparaison entre les cas de la France et des Etats-Unis est particulièrement éclairante à cet égard (§ 3.4.). Pour des raisons explicitées ci-dessus, cela a des incidences encore sur la situation actuelle. Ajoutons que l'existence de réglementations spécifiques de la concurrence rail/route au sein de certains Etats des U.S.A. (§ 4.4.3.) présuppose le fédéralisme, de même que les attributions, très particulières, de l'"Interstate Commerce Commission".

D'un point de vue historique, l'émergence dans les pays étudiés des Etats nationaux, leurs transformations (notamment dans leur dimension spatiale), celles de leurs prérogatives en matière de transports terrestres n'y ont pas été indépendantes du développement des rapports marchands, de l'accumulation du capital à l'échelle sociale (considérée au point 4 ci-dessus), de l'extension du salariat. C'est pourquoi nous nous sommes efforcés de lier ces différents aspects, de manière théorique dans le § 2.5., de manière historique dans le chapitre 3 (§ 3.1., 3.2.1. et 3.3.1.) ; ces différentes parties du texte, bien que séparées dans l'exposition de la recherche, ont été liées dans le cours de l'élaboration ; si le paragraphe 2.5. est lu sans être replacé dans ce contexte, les thèses qui s'y trouvent peuvent paraître "téméraires", alors qu'elles ont été confrontées aux investigations historiques dont les résultats sont exposés tout au long du chapitre 3 principalement (et dans une certaine mesure, du chapitre 4). L'idée d'une relation profonde entre "degré de centralisation" d'un appareil d'Etat national et conditions de la transition à la dominance de la forme de production capitaliste sur le territoire correspondant est confrontée aux cas de la France et des Etats-Unis. L'importance qu'a eue la corvée en France dans la constitution du réseau routier, à une époque tardive par rapport à l'Angleterre, nous semble être éclairée par la comparaison des processus de transition du féodalisme au capitalisme (dont la formation, inséparable comme le souligne F. Braudel, de marchés et d'Etats nationaux, constituent des moments).

-
- 1 - En général, la loi de 1836 est présentée comme celle qui a fait démarrer la construction de chemins vicinaux en France sur une grande échelle, mais on passe sous silence les mécanismes de ce démarrage. Ou alors, il est question de "prestations en nature" sans qu'il y ait de spécification de leur contenu.
 - 2 - Nous avons recueilli des témoignages ne laissant aucun doute à ce sujet.

PUBLICATIONS CITEES

- M. AGLIETTA Les déterminants objectifs du financement public et le déplacement des contradictions socio-économiques à travers l'évolution de ses formes (in "Planification et société", P.U.G., 1975).
- Régulation et crise du capitalisme (Calmann-Lévy, 1976).
- L. ALTHUSSER Lire le Capital (Maspéro, 1965).
- S. AMIN Le développement inégal (ed. de Minuit, 1973).
- Classe et nation dans l'histoire et la crise contemporaine (ed. de Minuit, 1979).
- P. ANDERSON Les passages de l'antiquité au féodalisme (F. Maspéro, 1977).
- L'Etat absolutiste (Maspéro, 1979).
- C. ANDRE
R. DELORME L'évolution des dépenses publiques en longue période et le rôle de l'Etat en France (1872-1971). Une interprétation (Cepremap, 1977 et 1980).
- P. ARIES Histoire des populations françaises (Le Seuil).
- M. AUBRY L'Etat et la SNCF (thèse de droit, Nancy, 1961).
- L. BACULO Possibilità e limiti delle politiche di stabilizzazione del mercato (in "La crisi degli anni 70 nel dibattito marxista", De Donato, 1976).
- E. BALIBAR Plus-value et classes sociales (in "Cinq études du matérialisme historique", F. Maspéro, 1974).
- C. BARKER A note on the theory of capitalist states (Capital and class, spring 1978).
- M.J. BARLOON The interrelationship of the changing structure of american transportation and changes in industrial location (Land Economics, may 1965).
- B.T. BAYLISS The small firm in the road haulage industry (HMSO, 1971).
- The road haulage industry since 1968 (HMSO, 1973).

- B.T. BAYLISS
(suite) The substitution of quality for quantity licensing in the United Kingdom and its implications for transport policy in the European Community (Journal for transport economics, n° 3, 1973).
- Licensing and entry to the market (Transportation planning and technology, 1973, vol. 2, p. 41-47).
- B. BELLON Le pouvoir financier et l'industrie en France (Le Seuil, 1980).
- J.P. BERLAN La rencontre de l'homme aux écus et du prolétaire : les origines du développement du capitalisme dans l'agriculture californienne (Critiques de l'économie n° 18, oct-décembre 1974).
- M. BERNARDET
G. JOLY Le secteur des transports (Economica).
- L. BERGERON L'épisode napoléonien : aspects intérieurs (Le Seuil, 1972).
- J. BERTHOMIER Les routes (PUF).
- H. BERTRAND Une nouvelle approche de la croissance française de l'après-guerre : l'analyse en section productives (Statistiques et Etudes Financières, n° 35).
- R.A. BILLINGTON
J.B. HEDGES Westward expansion. A history of the american frontier (Mc Millan, 1949).
- M. BLOCH Les caractères originaux de l'histoire rurale française (A. Colin).
- J.F. BLONDEAU-PATISSIER La difficile naissance d'un réseau : le cas ferroviaire (Janvier 1979).
- P. BOCCARA Etudes sur le capitalisme monopoliste d'Etat, sa crise et son issue (Ed. Sociales, 1973).
- BONAVIA The economics of transportation (Cambridge University Press).
- D.J. BOORSTIN An american primer (The University of Chicago Press, 1966).

- G. BOURDE La défaite du Front Populaire (Maspéro, 1977).
- F. BRAUDEL Civilisation matérielle, économie et capitalisme (A. Colin, 1979).
- F. BRAUDEL Histoire économique et sociale de la France (P.U.F.).
E. LABROUSSE
- R. BRENNER Agrarian class structure and economic development in pre-industrial Europe (Past and Present, 1976, n° 70).
The origins of capitalist development : a critique of neo-smithian marxism (The New Left Review, n° 104, 1977).
- S. DE BRUNHOFF Etat et capital (Maspero / P.U.G., 1976).
- S. DE BRUNHOFF Financement et politique bourgeoise (in "Planification
J. CARTELIER et société", colloque, P.U.G., 1974, p. 476-491).
- R. CAPOT-REY Géographie de la circulation sur les continents (1946).
- F. CARON Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la compagnie du chemin de fer du Nord (Mouton, 1973).
- F. CARON Structure des firmes, emprise de l'Etat (in "Histoire
J. BOUVIER économique et sociale de la France" de F. Braudel et J. Labrousse, tome 4, vol 2).
- E.G. CAUDILL Regulatory policy, railroad consolidation and transportation efficiency (thèse, the American University, 1968).
- H. CAVAILLES La route française, son histoire, sa fonction (A. Colin 1946).
- A. CHANDLER The visible hand (Harvard University Press, 1977).
- J.J. CHAPOUTOT Caractères économiques des transports urbains (Grenoble,
J. GAGNEUR 1973).
- J. CHEVALLIER Science administrative (Librairie Générale de Droit et
D. LOSCHAK de Jurisprudence, 1978).
- R. CARALP Les tarifications ferroviaires de marchandises et les économies régionales (Annales de Géographie, n° 415, mai-juin 1967).

- M. COGOY Werttheorie und Staats ausgaben (in "Probleme einer materialistischen Staats Theorie" ed. Suhrkamp, 1973).
- COLSON Transports et tarifs (1898).
- B. CORIAT L'atelier et le chronomètre (C. Bourgeois, 1979).
- P. COULBOIS La situation financière de la SNCF et la coordination des transports (A. Colin, 1955).
- DALLOZ Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence (1863, article "voierie" t 44).
- G. DEBREU Théorie de la valeur (Dunod, 1966).
- L. DELACARTE Pourquoi la réforme tarifaire de la SNCF ? (Revue générale des chemins de fer, Janvier 1964).
- M. DOBB Etudes sur le développement du capitalisme (Maspéro, 1969).
- G. DUBY
H. WALLON Histoire de la France rurale (Le Seuil, 4 vol).
- G. DUMENIL Marx et Keynes face à la crise (ed. Economica, 1977).
- H.J. DYOS
D.H. ALDCROFT British transport. An economic survey from the Seventeenth century to the twentieth (Pelican Books, 1974).
- H.U. FAULKNER Histoire économique des Etats-Unis d'Amérique (P.U.F. 1958).
- J.R. FELTON The inherent structure, behavior and performance of the motor freight industry (International journal of transport economics, vol V, n° 1, avril 1978).
- A. FIOC
F. LARTIGUE Etudes préliminaires sur les prix de revient, bases techniques de la réforme (Revue Générale des chemins de Fer, janvier 1964).

- C. FOHLEN L'Amérique anglo-saxonne de 1815 à nos jours (P.U.F., 1965).
- M. FOLIN Public enterprise, public works, social fixed capital - Capitalist production of the "communal, general conditions of social production" (International Journal of Urban and Regional Research, n° 2, 1979).
- L. FONTVIELLE Evolution et croissance de l'Etat français 1915-1969 (Cahiers de l'ISMEA, n° 13, 1976).
- Dépenses publiques et problématique de la dévalorisation du capital (Annales : Economies, sociétés, civilisations mars-avril 1978).
- E. FRUIT Les syndicats dans les chemins de fer en France (ed. Ouvrières, 1976).
- P. FUSTIER La route (ed. Picard, 1968).
- L. GIRARD La politique des travaux publics sous le Second Empire (A. Colin, 1952).
- A. GRANOU Capitalisme et mode de vie (Le Cerf, 1972).
- R. GREINER "The Relevance of the Common Carrier under Modern Economic Conditions" (in "Transportation Economics", Columbia University Press for the N.B.E.R., 1965).
- R.A. NELSON
- R. GUIBERT Service public et productivité (Sedes, 1956).
- A. GUNDER FRANK L'accumulation mondiale 1500-1800 (Calmann - Levy, 1977)
- J.A. HAGEN, J. WELLEV
- C. ANDRINGA, R. BRIGGS Restructuring the railways of the United States (Traffic Quarterly, avril 1976).
- P. HAMELIN Les conditions de travail des conducteurs routiers (in "Transports et société", Economica, 1979).
- O. HANAPPE-DUMAS Problèmes économiques des transports terrestres (La Vie Urbaine, 1971).

- A.J. HARRISON Economies of scale and the structure of the road haulage industry (Oxford economic papers, vol 15, p. 287-307, 1963).
- D. HARVEY The geography of capital accumulation : a reconstruction of the marxian theory (Antipode, vol 7, n° 2).
- B. HEIL Sunbelt migration (in "US. capitalism in crisis", U.R.P.E. 1978).
- R. HILFERDING Le capital financier (ed. de Minuit, 1970).
- J.J. HILLMAN The parliamentary structuring of british road-rail freight coordination (The Transportation center-Northwestern University, 1973).
- J. HIRSCH Staats apparat und Reproduktion des Kapitals (Suhrkamp, 1974).
- Eléments pour une théorie matérialiste de l'Etat (in "L'Etat contemporain et le marxisme, Vincent etc... cité ci-dessous).
- J.P. HIRSCH Le financement des autoroutes a péages (Revue "Transports", n° spécial, sept-oct. 1965, p. 305-320).
- E.J. HOBSBAWM Industry and Empire (Penguin books, 1968).
- HOLLOWAY
PICCIOTO State and capital : a marxist debate (Arnold, 1976).
- J. HUBERT Les routes du Moyen Age (in "Les routes de France, des origines à nos jours", 1959).
- R. HUTTER Les tarifs de règlementation de la SNCF (Revue Générale des Chemins de Fer, avril 1949).
- J.C. JOHNSON Trucking Mergers (Lexington Books, 1973).
- S. JOY Pricing and investment in railway freight services (Journal of transport economics and policy, sept. 1971)
- F. KAHN Home investment and underemployment (Economic Journal, Juin 1931).

- A. KASPI L'indépendance américaine (Gallimard-Julliard, 1976).
- J.M. KEYNES La théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie.
- N. KOSTEDE Die neuere marxistische Diskussion über den bürgerlichen Staat-Einführung - Kritik - Resultate (in "Gesellschaft - Beiträge sur marxischen Theorie 8/9 Suhrkamp 1976).
- L. KRITZ Structure et dimension optima des entreprises de transport routier de marchandises ; effets positifs et négatifs de la spécialisation (23^e table ronde d'économie des transports, CEMT, 1973).
- D. LAPPLE Staat und allgemeine Produktionsbedingungen (V.S.A., 1973).
- Zum Legitimationsproblem politischer Herrschaft in der kapitalistischen Gesellschaft (in "Bürgerlicher Staat und politische Legitimation", Suhrkamp, 1976).
- Kapitalistische Vergesellschaftungstendenzen und Staatsinterventionismus (in "Politische Oekonomie : Geschichte und Kritik, V, Staat", Europäische Verlagsanstalt, 1977).
- B. LAUTIER
R. TORTAJADA Ecole, force de travail et salariat (Maspéro, 1978).
- G. LEFRANC Les origines de l'idée de nationalisation industrialisée en France, 1919-1920 (in "L'information historique" septembre 1959).
- P. LEON La conquête de l'espace national (in "Histoire économique et sociale de la France" dirigée par Braudel et Labrousse, t.3, 1er volume).
- J. LESOURNE Le calcul économique (Dunod).
- LETACONNOUX Les voies de communication en France au XVIIIe Siècle (Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte, 1909, p. 94-114).

- F. LILLE Analyse du rôle des artisans et petites entreprises dans les transports intérieurs de marchandises (in "Transports et Société", Economica, 1980).
- A. LIPIETZ Sur la place des transports dans l'économie capitaliste (La Vie Urbaine, n° 3, 1971).
Le tribut foncier urbain (Maspéro, 1973).
Le capital et son espace (Maspéro, 1977).
Crise et inflation : pourquoi ? (Maspéro, 1979).
- D.P. LOCKLIN Economics of transportation (Irwin, 1972).
- J. LOJKINE L'Etat et l'urbain (thèse d'Etat, Paris, univ. René Descartes, Sorbonne).
- J.H. LORENZI La crise du XXème siècle (Economica, 1980).
O. PASTRE
J. TOLEDANO
- R. LUXEMBURG L'accumulation du capital (Maspéro).
- F. MARX L'administration locale en Grande-Bretagne (PUF, 1972).
- K. MARX Le 18 brumaire de Napoléon Bonaparte (Ed. Sociales ou J.J. Pauvert).
Fondements de la critique de l'économie politique (ed. Anthropos ou U.G.E. 10-18).
Le Capital (Ed. Sociales).
Un chapitre inédit du Capital (U.G.E.).
- MEILLASSOUX Femmes, greniers et capitaux (Maspéro, 1975).
- H. METHIVIER Le siècle de Louis XV (PUF, 1977).
La fin de l'Ancien Régime, (PUF, 1974).
- J.R. MEYER The economics of competition in the transportation
M.J. PECK industries (Harvard University Press, 1959).
M.J. STENANSON
C. ZWICK
- P. MOCH Le rail et la nation (1931).
M. MORISHIMA Marx's economics (Cambridge Univ. Press, 1973).

- MOUSSET La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer français (Revue Générale des Chemins de Fer, Mai 1947).
- R. MUSGRAVE The theory of public finance (Mc Graw Hill, 1959).
- J.C. NELSON Implications of evolving entry and licensy policies in road freight transport (symposium de Bruges, 1973).
Great Britain : decline and fall of surface transport regulation.
- J.R. NELSON France : Dirigisme and its difficulties (in "Foreign regulatory experiments : implications for the U.S.", Nov. 1977).
- M. NETTER Affectations de trafic et tarification au coût marginal social : critiques de quelques idées admises (Transportation Research, vol. 6, 1972, p. 411-429).
Effets externes et non-convexités (mémoire de D.E.S., Paris 1, 1974).
Capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace (Revue économique, vol 25, n°2, Mars 1974).
Processus de travail et mise en valeur du capital chez K. Marx (rapport de recherches, CRET, 1976).
Le processus de production dans les transports terrestres de marchandises (Recherches économiques et sociales, n° 9, Janvier 1978).
Critique de l'économie politique et relations entre valeurs et prix (Colloque : "où en est la critique de l'économie politique ?", Grenoble, 1978).
Rapport à l'Etat des compagnies ferroviaires et électrification : comparaison entre la France et les Etats-Unis, colloque M.I.T-CNRS "Science et décision", Paris, 1979).
Sur le rôle de l'Etat dans les transports terrestres : fondements et éléments d'histoire comparée (in "Transports et Société", Economica, 1980).
- A.NEVINS
H.S. COMMAGER A pocket history of the United States (Pocket books, 1976).
- P. NICOLAY Cours de droit administratif (Eyroles, 1976).
- J. O'CONNOR The Fiscal Crisis of the State (St James Press, 1973).

- W. OLLE
W. SCHOELLER Weltmarkt, nationale Kapital Reproduktion und Rolle des Nationalstaats (in "Politische Oekonomie : Geschichte und Kritik", Europäische Verlagsanstalt, t.5, Staat, 1977).
- C. PALLOIX Procès de production et crise du capitalisme (P.U.G. et Maspéro, 1977).
- F. PERROUX L'économie du XXème siècle.
- J. PETOT Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (M. Rivière, 1958).
- J. PEYRAGA
B. BRUDNO
A.K. CHAFFA,
D. RECOQUILLON Transports et développement régional (Bordeaux 1, 1977).
- G. PIROU Les transports (tome 3 de "les cadres de la vie économique", Sirey, 1942).
- N. POULANTZAS Pouvoir politique et classes sociales (Maspéro, 1968).
Fascisme et dictature (Maspéro, 1970).
- R. PRYKE
J. DODGSON The british rail problem : a case study in economic disaster (Westview Press, 1975).
- A. QUERRIEN Devenir fonctionnaire ou/et le travail de l'Etat (Cerfi, 1977).
- D. RENOUARD Les transports de marchandises par route et eau depuis 1850 (A. Colin).
- D. RICHEL Révolution anglaise et révolution française (1640 et 1789) (in "De Guillaume le Conquérant au Marché Commun", 10 siècles d'histoire franco-britannique, A. Michel, 1979).
- P. SALAMA Etat et capital : l'Etat capitaliste, comme abstraction réelle (Critiques de l'économie politique, n° 7 & 8, Avril-Septembre 1979).
- P. SALINI L'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises en France entre 1940 et 1938 (thèse, Paris IX - Dauphine, 1978).

- SAMUELSON The pure theory of public expenditure (Review of economics and statistics, XXXVI, p. 3).
- C.I. SAVAGE An economic history of transport (Hutchinson, 1959).
- SCHLEMMER
BONNEAU Recueil de documents relatifs à l'histoire parlementaire des chemins de fer français (1898).
- A. SEGALAT Un renouveau du chemin de fer dans un monde économique en mouvement (Revue Générale des Chemins de Fer, avril 1972).
- A. SOBOUL Histoire de la Révolution française (Gallimard).
Le Directoire et le Consulat (PUF).
Problèmes de la communauté rurale (in "Problèmes paysans de la révolution 1789-1848", Maspéro, 1976).
- B. SUPPLE The state and the industrial Revolution 1700-1814 (in "The Fontana economic history of Europe", vol.3, 1973).
- S. SZTO Federal and State Regulation of Motor Carrier Rates and Services (Philadelphie, Université de Pennsylvanie, 1934).
- TABBAGH La réforme de la SNCF (thèse, Paris II, 1976).
- E.P. THOMPSON The making of the english working class (Penguin Books, 1968).
- A. de TOCQUEVILLE De la démocratie en Amérique.
- J.C. TOUTAIN Les transports en France de 1830 à 1965 (cahiers de l'ISEA, série AF9, n° 8, sept-oct. 1967).
- G.M. TREVELYAN A shortened history of England (Penguin Books)
- VARIII AUCTORES Improving railroad productivity (Washington, 1973)
Northeastern railroad problem (U.S. Department of transportation, march 1973).
Orientations pour les transports terrestres (La Documentation française, 1978).

- VARII AUCTORES
(suite) Foreign regulatory experiments : implications for the U.S. (U.S. Department of transportation nov. 1977).
Approches de l'inflation : l'exemple français (rapport CEPREMAP, 1977).
- A. VIANES La raison économique d'Etat (thèse, Lyon II, 1979).
- J.M. VINCENT L'Etat contemporain et le marxisme (Maspero, 1975).
J. HIRSCH
M. WIRTH
E. ALTVATER
O. YAFFEE
- K. WITTFOGEL Le despotisme oriental (ed. de Minuit).
- M. WOLKOWITSCH L'économie régionale des transports dans le Centre et le Centre Ouest de la France (Sedes, 1960).
Géographie des transports. (A. Colin).
- J.C. ZIV La politique routière américaine de 1914 à 1956 (Institut d'Urbanisme de Paris - Créteil, 1978).