

MINISTERE DES TRANSPORTS
MISSION DE LA RECHERCHE
ATP SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

CAPITAL, ETATS NATIONAUX ET TRANSPORTS
COMPARAISON DE LA STRUCTURE DU SECTEUR
DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES
ET DES MODES D'INTERVENTION PUBLIQUE

par Maurice NETTER
Chargé de Recherche au CNRS

Observatoire Economique
et Statistique des Transports



CDAT
6338

Université d'Aix-Marseille II
Faculté des Sciences Economiques
Centre de Recherche d'Economie
des Transports
Avenue Gaston Berger
13 625 AIX-EN-PROVENCE cedex

Compte-rendu du
Marché N° 75 00 068 00 225 75 01

Juillet 1980

*Le présent document constitue le compte-rendu
du marché N° 75 00 068 00 225 75 01.*

*Son contenu n'engage que la responsabilité de
son auteur.*

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION GENERALE	1
CHAPITRE 2 : L'ETAT ET LES TRANSPORTS TERRESTRES : CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES	13
2.1. <u>Introduction</u>	13
2.2. <u>Etats et conditions générales de la reproduction du capital</u>	15
2.2.1. Position du problème	15
2.2.2. Le concept de condition générale matérielle de reproduction du capital ...	19
2.3. <u>Les transports terrestres comme conditions générales, matérielles et spatiales, de la reproduction élargie du capital</u>	23
2.4. <u>Conditions générales matérielles de production et multiplicité des formes d'intervention de l'Etat</u>	31
2.4.1. Formes générales d'intervention publique	31
2.4.2. Le cas des transports routiers et ferroviaires	44
2.5. <u>Remarques sur la forme spatiale des Etats nationaux et de leurs interventions</u>	50
Notes relatives au chapitre 2	58
CHAPITRE 3 : UNIFICATION DES MARCHES NATIONAUX, TRANSPORTS TERRESTRES ET ETATS	66
3.1. <u>Unification du marché national, développement du capitalisme industriel et transports terrestres en Angleterre, en France et aux U.S.A.</u>	66
3.2. <u>Genèse des réseaux de transports terrestres et formes d'intervention de l'Etat en France</u>	78
3.2.1. Remarques préliminaires sur la formation et la centralisation de l'Etat national en France	78
3.2.2. Genèse du réseau routier et de la centralisation des interventions publiques en matière de transports terrestres	85
3.2.3. Genèse du réseau ferroviaire et rôle de l'Etat	98
3.3. <u>Transports terrestres et interventions publiques avant la première guerre mondiale aux Etats-Unis</u>	104
3.3.1. Remarques préliminaires sur la forme fédérale des "Etats-Unis" d'Amérique	104

3.3.2. Transports terrestres et interventions publiques aux U.S.A.	106
3.4. <u>Conclusions du chapitre 3</u>	112
Notes relatives au chapitre 3	115
CHAPITRE 4 : MOTORISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET TRANSFORMATIONS DES INTERVENTIONS DES ETATS NATIONAUX	126
4.1. <u>La motorisation des transports routiers</u>	126
4.1.1. Accumulation intensive du capital et motorisation des transports routiers	126
4.1.2. Motorisation des transports routiers et bouleversements économiques des transports terrestres	131
4.1.3. Incidences sur les formes générales d'intervention publique dans les transports terrestres	134
4.2. <u>Etats et adaptation des réseaux routiers à la circulation automobile</u>	140
4.3. <u>Etats et restructurations des compagnies ferroviaires</u>	144
4.3.1. Le cas de la France	144
4.3.2. Le cas de la Grande-Bretagne	152
4.3.3. Le cas des Etats-Unis	155
4.3.4. Conclusions	161
4.4. <u>Etats et réglementation de la concurrence entre transports routiers et ferroviaires</u>	164
4.4.1. Le cas de la France	164
4.4.2. Le cas de la Grande-Bretagne	166
4.4.3. Le cas des Etats-Unis	168
4.4.4. Conclusions	171
4.5. <u>Conclusions du chapitre 4</u>	173
Notes relatives au chapitre 4	178
CONCLUSIONS GENERALES	191
BIBLIOGRAPHIE	198

CHAPITRE 1

INTRODUCTION GENERALE

1.1. La recherche relatée dans ce rapport porte sur le mode d'intervention de l'Etat dans les transports terrestres, principalement en ce qui concerne les transports de marchandises¹. Ce domaine d'intervention est probablement aussi ancien que l'Etat lui-même², dans la mesure où celui-ci présuppose un territoire. Cette intervention a été nécessaire à la construction de réseaux d'infrastructures routières et ferroviaires³ suffisamment denses pour que puissent être constitués des marchés nationaux⁴ permettant le développement de la production agricole et industrielle capitaliste (en tant que production de marchandises par des travailleurs salariés). Avant même la motorisation des transports routiers à partir du début de ce siècle, à une époque réputée "libérale", l'intervention réglementaire, mais aussi financière, de l'Etat était particulièrement complexe et diversifiée dans le secteur des transports terrestres. Mais ses formes ont été très différentes selon les pays.

La motorisation des transports routiers a bouleversé toute l'économie des transports à partir des années 1920. De plus, depuis cette époque, la division spatiale du travail qui s'était constituée à la suite de l'unification des marchés nationaux (sur la base, principalement, de la pénétration massive des rapports marchands dans l'agriculture et du développement de la grande industrie dans les branches du textile, du charbon et de l'acier) a subi des modifications importantes pour les transports terrestres sous l'effet notamment de l'exode rural et de l'extension des villes, de l'émergence de nouvelles branches industrielles produisant des biens de consommation de masse

(ou des moyens de production pour celles-ci), de modifications dans la division internationale du travail industriel etc... ; ces modifications ont, le plus souvent, défavorisé les chemins de fer dans leur concurrence avec les transports routiers. Cela a impliqué un déclin relatif des chemins de fer, (malgré la continuation de l'accroissement absolu à long terme de leur trafic), dès les années 1920, en accélérant la baisse de leur rentabilité (tout particulièrement en ce qui concerne les lignes de faible trafic). Il en est résulté un accroissement de l'intervention de l'Etat dans ce secteur, bien avant la seconde guerre mondiale :

- modification des réseaux d'infrastructures routières (et même, construction d'un type nouveau de telles infrastructures, les autoroutes),

- régulation multiforme du retrait de capital⁵ des chemins de fer (contrôle des abandons de lignes ou de services, de la diminution des effectifs de cheminots, etc...) ; cette régulation se manifeste notamment par une importante tutelle de l'Etat sur les compagnies ferroviaires,

- depuis 1933-1935, une réglementation de la concurrence rail-route.

Les formes d'intervention correspondantes de l'Etat ont encore été différentes dans les divers pays de capitalisme développé. Il y a, en particulier, d'importants contrastes entre la France et les Etats-Unis. Ainsi, par exemple :

- . dans le premier cas, il y a eu formation d'une entreprise publique ayant le monopole de l'exploitation des chemins de fer (ce qui a d'ailleurs été le cas le plus fréquent en Europe Occidentale) ; aux Etats-Unis, c'est seulement dans la décennie 1970-1980 que son apparues des entreprises publiques de chemins de fer importantes, spécialisées soit dans le transport de personnes, soit dans le transport de

marchandises, et sans qu'elles aient le monopole territorial (cf § 4.3. ci-dessous).

. la réglementation de la concurrence rail-route protège les chemins de fer en France, et, au contraire, les transports routiers aux Etats-Unis (cf. § 4.4. ci-dessous).

Ces différences sont suffisamment importantes pour avoir des implications structurelles sur le secteur des transports terrestres : ainsi, aux Etats-Unis, le mode de réglementation de la concurrence rail-route a permis une certaine concentration du capital⁶ dans les transports routiers, aboutissant à la formation d'entreprises dont le chiffre d'affaires pour certaines s'élève à plusieurs centaines de millions de dollars, contrairement au cas français (et plus généralement Ouest-Européen). D'autre part, ces différences dans l'intervention de l'Etat ont eu des conséquences sur le plan des techniques utilisées : par exemple, les Etats-Unis ont un retard mondial en matière d'électrification ferroviaire⁷.

1.2. Dès lors, se pose la question des raisons de telles différences dans l'intervention de l'Etat en ce domaine. Pour progresser dans l'analyse, il s'est révélé nécessaire d'étudier la genèse de ces formes d'intervention ; ainsi, par exemple, la forme spécifique de la réglementation de la concurrence rail-route aux Etats-Unis évoquée ci-dessus n'est que l'extension aux transports routiers de formes d'intervention instituées pour les chemins de fer en 1920 et qualitativement différentes de ce qui a pu exister en Europe Occidentale ; mais ces formes d'intervention spécifiques de l'Etat fédéral des Etats-Unis ne sont elles-mêmes explicables qu'en tenant compte de la structuration antérieure des chemins de fer américains et de la forme fédérale de l'Etat dans ce pays.

Cela implique dans ce domaine un poids de l'histoire beaucoup plus

considérable que ce à quoi nous nous attendions en entreprenant la recherche ; cela fait apparaître l'importance du conditionnement des modifications des interventions publiques dans le secteur des transports terrestres par les formes antérieures de celles-ci et par la structure générale de l'Etat national considéré. En ce qui concerne celle-ci, la recherche a fait apparaître l'importance toute particulière des rapports entre appareil central de l'Etat (Etat fédéral aux U.S.A.) et ce qu'il est convenu en France d'appeler les "collectivités locales" (les "States" aux Etats-Unis). Comme ces rapports présentent malgré des modifications importantes une relative stabilité historique⁸, il en résulte, dans une certaine mesure, une tendance à la reproduction de différences entre formes d'intervention de l'Etat dans le domaine des transports terrestres dans le cas des Etats-Unis et le cas de la France ou d'autres pays d'Europe Occidentale.

1.3. Des investigations historique en la matière se heurtent, notamment pour un économiste, à des difficultés considérables. L'une de celles-ci est l'absence, pour la France, d'ouvrages de synthèse sur l'histoire économique des transports, prenant pleinement en compte le rôle de l'Etat. L'étude, par ailleurs remarquable, de J.C. TOUTAIN sur l'histoire quantitative des transports en France⁹ fait peu de place à l'intervention de l'Etat. D'autre part, cette intervention, dans les transports, n'est pas réductible à un simple problème de dépenses publiques (même si celles-ci constituent un aspect important de cette intervention) : on ne peut pénétrer au coeur du sujet en adoptant exclusivement ce point de vue, même si certains ouvrages qui adoptent celui-ci apportent des informations intéressantes dans ce domaine¹⁰. Remarquons d'ailleurs que C. ANDRE et R. DELORME, dans leur importante recherche sur "l'évolution des dépenses publiques en longue période et le rôle de l'Etat en France (1872-1971)", ont été amenés à

distinguer, comme formes d'interventions publiques, outre les "dépenses et recettes publiques" stricto sensu, les "flux de financement non associés à l'exercice d'une contrainte", "à caractère marchand mais sous contrôle de l'Etat au sens large",¹¹ et ce qu'ils appellent des "formes qualitatives d'intervention, qui ne sont associées directement à aucun flux de financement" (normes, obligations, interdictions et dérogations). Notre recherche aboutit à des conclusions semblables en ce qui concerne l'intervention de l'Etat dans les transports terrestres. Ajoutons que les ouvrages généraux sur l'histoire des transports en France sacrifient généralement beaucoup à l'anecdote ; les travaux historiques sérieux sont en général des monographies dont le champ est relativement limité dans le temps et l'espace par rapport aux problèmes que nous nous posons dans le cadre de cette recherche (alors qu'il existe des ouvrages de synthèse sur l'histoire économique des transports pour l'Angleterre et les Etats-Unis)¹².

Ces difficultés sont renforcées par l'insuffisance des concepts théoriques disponibles pour effectuer une synthèse. Pour la conception dominante de l'"économie publique", l'objet de celle-ci est la détermination des modalités "efficaces" dans l'intervention de l'Etat et non l'explication des formes existantes¹³ ; en outre, il s'agit d'une conception statique. Le pouvoir explicatif de la théorie keynésienne est, lui aussi, dans ce domaine, assez limité ; certes, les dépenses publiques en matière de construction d'infrastructures constituent souvent un instrument de politique conjoncturelle¹⁴ ; mais outre le fait que l'efficacité de cet instrument est, dans de nombreux cas, contestable (selon L. Fontvieille "l'effet multiplicateur de la dépense publique est mis en échec pendant toute la durée des longues phases de dépression"¹⁵ (KONDRATIEFF)), l'intervention publique est réduite à un montant global de dépense, dont l'usage apparaît, de l'aveu même de Keynes, comme indifférent dans sa théorie¹⁶. Enfin, le pouvoir

explicatif de la théorie dite "du capitalisme monopoliste d'Etat" nous est aussi apparu comme limité, malgré sa tentative de mettre en relation historique les interventions de l'Etat avec la structure économique (en raison, notamment, de la sous-estimation des rapports marchands d'une part, de l'autonomie relative de l'Etat d'autre part que comporte cette théorie¹⁷).

1.4. Compte tenu de ces difficultés, nous nous sommes efforcés de combiner élaboration théorique et investigations historiques, explication structurelle et explication génétique. Pour cela, nous avons été conduits, dans le chapitre 2, à développer le concept de "condition générale matérielle de reproduction du capital" à partir de travaux non traduits en français d'un auteur allemand, D. LAPPLE, qui a systématisé et généralisé la manière dont MARX envisage, dans les "Fondements de la Critique de l'Economie Politique"¹⁸, l'intervention économique de l'Etat. Les infrastructures de transport peuvent, le plus souvent, être considérées comme de telles conditions générales matérielles ; il en est de même des moyens de transport mobiles (véhicules, wagons, locomotives, bateaux, etc...) exploités pour compte d'autrui. Ce concept permet (ce qui n'est le cas ni de celui de "bien collectif", ni de celui d'"effet externe") d'envisager tout à la fois :

- a - les spécificités économiques des différents modes de transport,
- b - leurs relations aux aspects spatiaux du développement économique et social,
- c - les formes possibles d'intervention de l'Etat¹⁹ dans leur émergence et leur fonctionnement en rapport avec les aspects (a) (notamment la rentabilité de l'exploitation par des capitaux privés) et (b).

La prise en compte de la dimension spatiale de ces aspects (a),

(b) et (c) nous conduit à prendre en considération les formes nationales des Etats et les rapports différents au sein de ceux-ci entre appareils centraux et "collectivités locales" (paragraphe 2.5.).

Les différences des formes d'intervention publiques dans la construction et l'exploitation des chemins de fer en France et aux Etats-Unis renvoient (de même que dans le domaine routier) aux différences dans les processus de constitution du marché national, mais aussi aux rapports inversés, dans ces deux pays à cette époque, entre appareil central de l'Etat et "collectivités locales".

Le troisième chapitre est consacré à l'histoire comparative des interventions des Etats nationaux anglais, français et des U.S.A. dans la genèse des réseaux routiers et ferroviaires de ces pays avant la première guerre mondiale. Nous pensons avoir montré les relations entre les différences, considérables et a priori surprenantes, de cette intervention publique selon ces pays avec les conditions spatiales et sociales dans lesquelles des marchés nationaux unifiés et des Etats nationaux se sont constitués et dans lesquelles le capitalisme industriel est devenu la forme de production dominante. En particulier, la genèse spécifique du réseau routier moderne en France n'est pas intelligible sans la connaissance de la genèse de la centralisation étatique (paragrapes 3.2.2. et 3.2.1.) qui l'a conditionnée.

Le chapitre 4 est consacré aux modifications survenues après la première guerre mondiale dans l'économie des transports terrestres et les interventions publiques dans ce secteur. Ces modifications ont été profondément liées, à partir de la fin des années 1920, à la motorisation des transports routiers, elle-même en relation avec la production et la consommation de masse (§ 4.1.1.). Nous comparons successivement l'évolution des interventions publiques relativement à l'adaptation des réseaux routiers à la circulation automobile (§ 4.2.), à la restructuration des compagnies ferroviaires (§ 4.3.), à la régulation

de la concurrence rail/route (§ 4.4.). Après quoi, nous tirons des conclusions synthétiques pour l'ensemble de cette période (§ 4.5.).

1.5. Cet ordre logique d'exposition diffère de l'ordre dans lequel ont été menées les investigations. Au cours de celles-ci, nous sommes passés de nombreuses fois des recherches historiques à l'élaboration théorique et vice-versa. En effet, les deux ont été dialectiquement liées dans la démarche qui a été suivie : les hypothèses théoriques ont fourni un fil conducteur dans les investigations historiques ; la confrontation des unes et des autres nous ont amené à remanier de nombreuses fois l'élaboration théorique. D'autre part, lorsque nous tirons des conclusions à la fin des chapitres 3 et 4, ou même des paragraphes constitutifs de celui-ci, nous appliquons des concepts définis au chapitre 2, aux résultats de nos investigations comparatives ; de même, nous utilisons ces concepts aux § 3.1. et 4.1.3. pour lier le processus économique d'ensemble avec les formes d'intervention publiques analysées dans la suite. Cependant, en général, nous ne reprenons pas explicitement ces concepts dans l'exposé du processus de transformation du mode d'intervention public d'un pays donné dans un domaine particulier au cours d'une période donnée ; cela n'est pas dû seulement aux difficultés signalées ci-dessus : il s'agit d'un choix méthodologique. Tout en ne prenant en considération que ce qui nous a paru significatif par rapport à une problématique générale privilégiant la recherche des changements structurels et de leurs déterminants, nous nous sommes refusés à exclure de notre exposé ce qui ne pouvait pas être complètement expliqué en l'état présent de l'élaboration théorique. Cela nous a semblé plus fécond, pour des recherches ultérieures, surtout dans un domaine où il n'existe pas de théorie générale satisfaisante. D'autre part, l'invocation de l'histoire surtout

sur une très longue période comme simple illustration de concepts nous paraît comporter des dangers importants de dogmatisme ; dans cette recherche, un tel rapport entre abstraction et investigation concrète aurait fait courir des risques de réduction sommaire de l'étatique à l'économique²⁰.

NOTES RELATIVES AU CHAPITRE 1.

- 1 - Dans la mesure où les infrastructures servent à la fois au transport de marchandises et à celui des personnes, dans la mesure où des entreprises aussi importantes que des compagnies ferroviaires effectuent ces deux types de transport, il est impossible de les dissocier totalement dans une étude qui se veut relativement synthétique.
- 2 - Cf. K. WITTFOGEL, "Le despotisme oriental" (Ed. de Minuit). Selon H. CAVAILLES, l'Etat commence par piller et rançonner les usagers de la route (née avant lui), puis il remplace les exactions par des droits fixes. Par la suite, l'Etat protège les usagers, intervient dans l'entretien et la construction des routes et des ponts (H. CAVAILLES, "La route française, son histoire et sa fonction", A. Colin, 1946, p. 6).
- 3 - Nous n'étudions pas dans ce travail le cas des voies navigables. L'Angleterre fait exception, en ce qui concerne les chemins de fer, pour des raisons expliquées au paragraphe 3.1.
- 4 - Il n'est possible d'appréhender cela que si l'on considère les rapports marchands comme historiquement déterminés, et conditionnés spatialement.
Dans les pays dits du "Tiers-Monde", où la production capitaliste ne s'est pas pleinement développée, il n'y a pas, le plus souvent, de marché national unifié ; les grandes infrastructures de transport terrestre ont en général comme fonction principale de rendre possibles des exportations de matières premières. Pour F. BRAUDEL "... les marchés nationaux devaient, par priorité, se développer au centre ou à proximité du centre d'une économie-monde, dans les mailles mêmes du capitalisme ... il y a eu corrélation entre leur développement et la géographie différentielle qu'implique la progressive division internationale du travail. D'ailleurs dans le sens inverse, le poids du marché national a joué son rôle dans la lutte ininterrompue qui oppose les divers candidats à la domination du monde ..." (in "Civilisation matérielle, économie et capitalisme", A. Colin, 1979, tome 3, p. 237). Sur le concept d'"économie-monde" de F. BRAUDEL, cf. ci-dessus, la note 9 du chapitre 4.
- 5 - Nous utilisons le terme de "capital" dans son sens marxien de valeur prenant alternativement, pour son auto-accroissement, la forme d'argent et de marchandises.
- 6 - J.C. NELSON, "Implications of Evolving Entry and Licensy Policies in Road Freight Transportation" (Symposium de Bruges, 1973).
- 7 - Les Etats-Unis avaient avant les années 1920 une avance technique mondiale dans le domaine de la traction électrique des chemins de fer. Du fait des dispositions du "Transportation Act" de 1920 (cf. § 4.3.3. ci-dessous), les compagnies ferroviaires n'ont pas eu intérêt, à partir de cette date, à effectuer de gros investissements ; l'électrification du réseau fut arrêtée : en 1975, le kilométrage de voies électrifiées (1830 kilomètres) n'excédait pas les deux tiers de celui du Portugal ; la traction Diesel fut substituée, au grand profit de la General Motors, à la traction à vapeur. Dans la

plupart des autres pays du monde, il a été procédé à l'électrification des axes lourds. (Cf. M. NETTER : "Rapport à l'Etat des compagnies ferroviaires et électrification : comparaison entre la France et les Etats-Unis", colloque CNRS-MIT "Science et Décision", février 1979).

- 8 - Nous revenons sur ce problème au paragraphe 2.5.
- 9 - J.C. TOUTAIN, "Les transports en France de 1830 à 1965" - Cahiers de l'ISEA, n° 8, Septembre-Octobre 1967.
- 10 - Cf. par exemple, "Evolution et croissance de l'Etat français 1815-1969" de L. FONTVIELLE, Cahiers de l'ISMEA, série AF, n° 13, 1976.
- 11 - "L'évolution des dépenses publiques en longue période et le rôle de l'Etat en France (1872-1971). Une interprétation" (rapport Cepremap, tome 2, 1980, p. 337). C. ANDRE et R. DELORME indiquent explicitement que le rapport entre les dépenses publiques et les autres formes d'intervention fait partie de l'objet de leur recherche. Un tel point de vue est profondément différent, non seulement de celui des théories néo-classique et keynésienne, mais aussi de certaines conceptions se réclamant du marxisme : celle de la "dévalorisation - suraccumulation par exemple ou celle que développe J. O'CONNOR dans "The fiscal crisis of the state" (St James Press, 1973). En fait, la prise en considération de la manière spécifique qu'a l'Etat d'imposer des normes et obligations permet de ne pas le réduire à un sujet ou "agent économique" comme les autres ; elle permet aussi d'éviter d'assimiler l'Etat à une simple association d'agents économiques (comme le font certains néo-classiques), ou de capitalistes.
- 12 - Par exemple, "British Transport : an Economic Survey from the seventeenth Century to the twentieth", de H.J. DYOS et D.H. ALD - CROFT ; "An Economic History of Transport", de C.I. SAVAGE ; "Economics of Transportation" de LOCKLIN, etc....
- 13 - Une telle conception est exposée explicitement par exemple dans l'ouvrage de MUSGRAVE, "The Theory of Public Finance" (Mc. Graw Hill, 1959). L'idée d'une séparation entre "théorie normative" et "théorie explicative" devrait conduire à s'interroger sur la validité des postulats de la première. Nous précisons notre critique de l'"économie publique" néo-classique dans la remarque 1 du § 2.2.2.
- 14 - Cela, depuis une époque très ancienne, compte tenu de la pratique, sous l'Ancien Régime en France, des "ateliers de charité", qui a existé dès l'époque de Colbert (Cf. § 3.2.2.).
- 15 - Cet auteur cite à ce propos l'exemple du plan FREYCINET qui impliqua un important financement par l'Etat français d'infrastructures de transport dans les années 1880-1884 (Cf. ci-dessous le paragraphe 3.2.3.). in "Dépenses publiques et problématique de la dévalorisation du capital" (Annales-Economies, sociétés, civilisations, Mars-Avril 1978).
- 16 - M. FOLIN dans "Public enterprise, public works, social fixed capital - Capitalist production of the communal, general conditions of social production" (International Journal of Urban and Regional Research, 1979, n° 2, p. 333-360) remarque que dans le modèle de

croissance de Harrod, la dépense publique ne peut avoir comme fonction que d'augmenter la demande globale sans augmenter le stock de capital.

- 17 - Sur la relation entre ces deux aspects, cf. A. LIPIETZ "Crise et inflation : pourquoi ?" (Maspéro, tome 1, 1979, p. 372-381). Nous explicitons une critique de la version française de la "théorie du capitalisme monopoliste d'Etat" dans la remarque 2 du § 2.2.2.
- 18 - Traduction française, parue chez Anthropos et U.G.E., des "Grundrisse der Kritik der Politische Oekonomie". Une telle approche a été explorée en France par A. LIPIETZ dans "Sur la place des transports dans l'économie capitaliste" (La Vie Urbaine, n° 3, 1971), et "Le tribut foncier urbain" (Maspero, 1973). Cette approche a été approfondie (mais sans intérêt spécial pour l'intervention de l'Etat) par J.J. CHAPOUTOT et J. GAGNEUR, "Caractères économiques des transports urbains", Université des Sciences Sociales, Grenoble 1973 ; puis, par J. PEYRAGA, B. BRUDNO, A.K. CHAFFA, D. RECOQUILLON, "Transports et développement régional, C.E.R.P.A.A.C., Bordeaux I, 1977.
Remarquons par ailleurs que dans la thèse de A. VIANES (la raison économique d'Etat, Lyon II, 1979) est tentée une sorte de synthèse entre les notions d'externalité et de condition générale de production. Si les critiques qui y sont adressées à certaines approches du rôle économique de l'Etat nous semblent pertinentes, nous pensons que cette synthèse pose problème (notamment, en ce qui concerne la réduction qu'elle comporte de la reproduction économique et sociale à une régulation cybernétique).
- 20 - Ce problème se trouve aussi posé dans le rapport déjà cité de C. ANDRE et R. DELORME (chapitre 1).

CHAPITRE 2

L'ETAT ET LES TRANSPORTS TERRESTRES

CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES

2.1. INTRODUCTION.

L'économie néo-classique envisage les transports sous trois aspects distincts qu'elle dissocie:

- Le rôle des transports relativement à la confrontation dans l'espace, de l'offre et de la demande (considérées généralement de manière statique).

- L'économie (empirique) des modes de transport;

- Le rôle de l'Etat dans ce secteur.

Cette dissociation conduit, dans le cadre de la problématique néo-classique, à définir ce que l'Etat, supposé être un sujet (agent) parfaitement autonome au service de l'intérêt général, "doit" faire, avant même de comprendre théoriquement les mécanismes et les raisons de ses interventions réelles.

De manière symétrique, la théorie du capitalisme monopoliste d'Etat ne fait jouer aucun rôle à la valeur d'usage des services produits, et tend à présenter l'Etat contemporain comme un simple instrument des "monopoles".

Or, le mode d'intervention de l'Etat dans les transports (et tout spécialement dans les transports terrestres) est particulièrement complexe. Il comprend à la fois des mesures financières et réglementaires. Il est diversifié, selon les modes de transport, selon qu'il s'agit d'infrastructures ou de moyens mobiles, de transports de personnes ou de marchandises, etc. Ce mode d'intervention est structuré spatialement.

Cette complexité interdit de l'envisager dans sa globalité en dehors de tout cadre théorique. Cela nous a amené à rechercher

un tel cadre permettant de mettre en relation l'intervention de l'Etat avec l'économie des modes de transport dans leurs spécificités (à la fois du point de vue de leurs caractéristiques internes et de leur rapport à l'espace) et facilitant la compréhension de l'extrême diversité des formes possibles de cette intervention. A cette fin, nous avons été conduits à faire jouer un rôle fondamental au concept de "condition générale matérielle de reproduction du capital" que nous définissons au paragraphe suivant (§2.2.).

Nous montrons au § 2.3. que ce concept est pertinent en matière d'économie et d'histoire économique des transports (plus spécialement, des transports terrestres); il permet notamment d'appréhender la création de nouveaux modes de transport comme conditions de l'élargissement spatial (à l'échelle mondiale) de la reproduction du capital¹ et de l'accumulation de celui-ci.

Au paragraphe 2.4., nous montrons comment ces élaborations théoriques permettent de concevoir dans quelles conditions l'intervention de l'Etat est nécessaire et sous quelles formes financières et réglementaires elle est possible, dans les domaines étudiés.

Enfin, au paragraphe 2.5., nous envisageons certains facteurs de différenciation des formes d'intervention des divers Etats nationaux: il s'agit tout particulièrement des rapports entre l'appareil central de ces Etats et les "collectivités locales".

Dans les paragraphes 2.3. et 2.5., nous ne considérons l'espace ni comme une catégorie a priori de l'entendement ni comme un contenant neutre où viendraient s'inscrire des activités économiques et sociales ni comme, purement et simplement,

"projection" des rapports sociaux; nous le concevons comme forme d'existence de pratiques, rapports ou structures sociales et de leurs interconnexions.

2.2. ETAT ET CONDITIONS GENERALES DE LA REPRODUCTION DU CAPITAL.

2.2.1. POSITION DU PROBLEME.

La théorie des biens collectifs envisage l'intervention économique de l'Etat comme substitut du marché (celui-ci étant conçu à la manière néo-classique comme simple confrontation de l'offre et de la demande)² pour l'allocation des ressources à la production de certains biens, les biens collectifs: ceux-ci, de par leur nature même selon cette théorie, ne peuvent être "offerts" sous l'effet des seuls mécanismes du marché en quantités suffisantes pour être "optimales".

Certains marxistes partisans ou non de la théorie du "capitalisme monopoliste d'Etat" expliquent une partie de l'intervention économique de l'Etat par la nécessité de garantir les "conditions générales de production"³. Cette dénomination est elle-même aussi relativement englobante et peu différenciée puisqu'elle peut s'appliquer par exemple aux équipements collectifs urbains ou "moyens collectifs de consommation"⁴. Contrairement à la théorie des biens collectifs, la nécessité de l'intervention publique est considérée, dans ce cadre théorique, comme déterminée historiquement (par la tendance à la socialisation de la production capitaliste).

En réaction à ces conceptions, un auteur allemand, D. Läpple a élaboré le concept de "condition générale matérielle de production"⁵. Chez K. Marx, "condition matérielle de production" est synonyme de "moyen de production": les conditions "générales matérielles de production" sont communes à une multitude de ca-

pitaux (ou, si on préfère, d'entreprises). Une différence essentielle d'avec la théorie des biens collectifs est que le caractère de "généralité" de conditions matérielles de production n'est pas déterminé exclusivement par leur nature technique, mais aussi et surtout par les rapports sociaux dans lesquels leur utilisation est insérée: les routes, par exemple, peuvent aussi bien être privées, qu'ouvertes à un usage général (quoique le second cas soit le plus fréquent). De plus, selon l'analyse de Läßle qui systématise certains éléments que l'on peut trouver dans les "Fondements de la critique de l'économie politique" (Grundrisse) de K. Marx, la production et l'exploitation des conditions générales de production (que nous désignerons dans la suite du texte par les initiales c.g.m.p.), ne sont pas nécessairement prises en charge par l'Etat⁶: elles le sont dans la mesure où le mouvement des capitaux à la recherche du taux de profit maximal engendre une allocation du travail social à de telles c.g.m.p. insuffisante pour la reproduction du processus social de production, et donc du capital⁷. Enfin, l'analyse de D. Läßle débouche sur la prise en compte de la multiplicité, cas par cas, des formes possibles de l'intervention de l'Etat, (lorsque celle-ci a lieu), impliquant un degré plus ou moins important d'engagement de sa part.

Cette contribution théorique de D. Läßle s'insérait dans un important débat sur le rapport à l'économie de l'Etat dans les pays de capitalisme développé: toute une école de pensée, en Allemagne de l'Ouest, vise à déduire⁸ la nécessité de cet Etat, ses formes et modalités générales de fonctionnement et d'intervention à partir de l'analyse, fondée sur la théorie marxienne de la valeur, des conditions générales, matérielles et sociales, de la reproduction élargie du capital. On peut

résumer les aspects principaux de cette approche de l'Etat de la manière qui suit:

(A) - La généralisation de la production de marchandises par des travailleurs salariés sous l'égide de capitaux privés suppose, pour se reproduire, la garantie de la propriété privée des marchandises et de la régularité des contrats par une instance de la société, distincte des propriétaires privés de marchandises (qu'il s'agisse des salariés ou des capitalistes) et ayant le monopole des instruments de coercition⁹. Cette instance doit avoir la forme d'un Etat de droit, qui édicte des règles juridiques s'appliquant en principe à tous, qui en assure le respect, et par rapport auquel les individus propriétaires de marchandises doivent, en tant que citoyens, être formellement libres et égaux: de là découle l'apparence de neutralité relativement aux intérêts privés et d'autonomie absolue de cette forme d'Etat, nécessaire à sa légitimation¹⁰.

(B) - En garantissant la propriété privée, la possibilité des échanges et de la circulation du capital, l'Etat de droit garantit par là même la reproduction du rapport salarial, à partir du moment où celui-ci s'est généralisé à la suite de la séparation des travailleurs (principalement des paysans parcellaires) d'avec les moyens de production. Selon l'analyse de Marx, l'achat-vente de force de travail perpétue le rapport social de production de plus-value tout en en masquant la réalité fondamentale¹¹: de manière semblable, l'"Etat de droit" apparaît comme une forme institutionnelle juridico-politique¹², dont le contenu est la domination des classes qui s'approprient cette plus-value.

(C) - A partir de ces prémisses sont discutés les problèmes relatifs à la nature, aux possibilités, à la nécessité

et aux limites des interventions économiques de l'Etat, consistant en l'affectation par lui (sous forme de financements et marchés publics, subventions, etc.) de fractions du surproduit social à telle ou telle activité grâce aux prélèvements par la fiscalité, l'emprunt public, l'émission inflationniste de signes monétaires. Deux aspects ont été particulièrement privilégiés:

- l'évaluation de la théorie keynésienne de la régulation conjoncturelle;

- la régulation par l'Etat de la répartition du travail de la société aux différents domaines d'activités¹³ (liée au fait que le jeu des engagements et retraits des capitaux privés à la recherche du taux de profit maximal conduit à une répartition ne permettant pas de satisfaire à certaines conditions générales de la continuité du processus social de la production).

Cette approche est apparue comme présentant de gros avantages pour appréhender l'intervention de l'Etat dans les transports terrestres. Du point de vue de la conception de l'Etat, elle rend notamment possible la mise en relation de changements dans la structure de l'économie et dans celle de l'Etat (contrairement aux conceptions de celui-ci comme instance ou sujet parfaitement autonome), sans que ces relations puissent être réductibles à de simples rapports mécaniques de causalité unilatérale (ce à quoi conduit la réduction de l'Etat à un simple instrument d'une classe ou fraction de classe sociale). La mise en rapport de l'intervention de l'Etat avec l'ensemble des conditions matérielles et sociales de la reproduction élargie du capital (conditions qui ne sont pas toutes immédiatement économiques) permet d'appréhender cette intervention sous de multiples aspects (ce qui est rendu difficile par la réduction

du processus de reproduction économique et sociale à la seule accumulation du capital). Les concepts de D. Läßle rendent possibles une approche relativement unifiée des différents aspects de l'économie des transports: rapport de ceux-ci à l'espace (voir ci-dessous § 2.3.), relations entre économie des modes de transport et formes d'intervention de l'Etat (voir § 2.4.).

Cependant, l'état actuel de développement de cette approche de l'Etat présente des limites pour les investigations concrètes, en ce qui concerne, à la fois, la prise en compte de l'espace et du temps: nous revenons sur ces problèmes (au § 2.5. -), qui englobent notamment ceux relatifs à la forme nationale de l'Etat.

2.2.2. LE CONCEPT DE CONDITION GENERALE MATERIELLE DE REPRODUCTION DU CAPITAL.

La continuité du processus d'ensemble de la production capitaliste (en tant que production de marchandises, par des travailleurs salariés, pour la mise en valeur de capitaux) suppose la reproduction d'une multiplicité de conditions matérielles et sociales. Parmi celles-ci, nous privilégierons ici:

(A) - la disponibilité de conditions matérielles (ou moyens) de production en quantité, en qualité, à des moments et en des lieux requis par les exigences des différents processus de production;

(B) - l'existence d'une quantité suffisamment importante d'individus disposés à effectuer un travail salarié (et capables de le faire) dans des conditions d'emploi (notamment de salaire) et de travail permettant la mise en valeur du capital; à la suite de C. Meillassoux¹⁴, on peut distinguer trois grandes composantes dans la reproduction des travailleurs salariés et de leur force

de travail: la reconstitution de celle-ci durant la période d'emploi, l'entretien des travailleurs en période d'inemploi, leur remplacement par entretien et éducation de leur progéniture; B.

Lautier et R. Tortajada montrent la nécessité, en général, pour l'accomplissement de ces fonctions, d'institutions non soumises à la mise en valeur de capitaux particuliers¹⁵ (famille, école, système de santé, etc.).

(C) - la capacité de l'Etat à accomplir certaines fonctions (parmi lesquelles celles dont il a été question au § 2.2.1, la garantie de la reproduction de la force de travail salariée ou de la circulation des capitaux, etc.)

Parmi les conditions matérielles de la production capitaliste et de la reproduction de la force de travail salariée, il en est qui sont des objets dont l'usage ne conditionne de manière immédiate¹⁷ les activités que d'une seule unité économique (qu'il s'agisse d'une entreprise ou d'un ménage); en général, il s'agit de marchandises. Pour d'autres, l'usage conditionne de manière immédiate (c'est-à-dire, sans que les résultats de cette utilisation puissent être dissociés de celle-ci) les activités d'une multiplicité de telles unités économiques ou d'un appareil d'Etat. Nous sommes ainsi amenés à appeler:

"condition générale matérielle de production"¹⁸ (en abrégé "c.g.m.p.") tout moyen de production dont l'utilisation conditionne de manière immédiate le processus de production de plusieurs unités de production.

"condition générale matérielle de consommation" (en abrégé "c.g.m.c.") tout être matériel (naturel ou produit) qui conditionne de manière immédiate la consommation (et, plus généralement, l'existence même) d'une multiplicité de familles ou de ménages.

"équipement de pouvoir d'Etat" toute condition matérielle

d'exercice du pouvoir d'Etat (en incluant à l'Etat les collectivités locales).

Les exemples de c.g.m.p. et de c.g.m.c. que nous privilégierons sont ceux des infrastructures et des moyens mobiles de transport (voitures, bateaux, etc.) exploités pour compte d'autrui. Les infrastructures de transport sont de plus, des conditions matérielles d'exercice du pouvoir d'Etat, notamment en conditionnant l'acheminement de troupes ou de forces de répression et d'armes aux différents lieux du territoire sur lequel l'Etat considéré exerce la souveraineté (ou à l'étranger).

Il existe une multitude d'autres exemples de c.g.m.p. et c.g.m.c.: citons par exemple ceux des réseaux téléphoniques et de télécommunications, de production et distribution d'électricité, d'irrigation, de nombreux équipements collectifs urbains, etc.

De telles c.g.m.p., c.g.m.c., de tels équipements de pouvoir d'Etat existaient préalablement à la production capitaliste. Une fraction des terres non cultivées était utilisée en Europe Occidentale, de manière collective (pâturages, prairies, forêts, etc.) durant le Moyen-Age et une partie des Temps Modernes; l'appropriation privée d'une partie importante de ces terres, sanctionnée par leur enclôture, fut une condition nécessaire à la pénétration du capitalisme à la campagne. D'autres exemples de telle c.g.m.p. antérieures à la production capitaliste sont ceux des moulins et fours banaux, propriétés des seigneurs, et utilisés obligatoirement par les paysans et la seigneurie contre redevance. Un autre exemple est celui des ouvrages hydrauliques nécessaires à l'agriculture dans de nombreuses régions du monde, compte tenu du régime des pluies (et qui, selon certains auteurs,

constitueraient la base matérielle de ce qu'ils appellent le "despotisme oriental")¹⁹.

Nous appellerons condition générale matérielle de reproduction du capital toute c.g.m.p., c.g.m.c. ou tout équipement de pouvoir d'Etat qui conditionne la continuité du processus d'ensemble de la production capitaliste²⁰: selon les cas c'est l'une ou l'autre de ces 3 fonctions qui est prédominante (ou qui peut même être exclusive).

Comme le souligne D. Läßle²¹, les processus de production immédiats (interconnectés par la médiation de l'échange) qui composent ce processus d'ensemble sont, selon l'analyse de Marx²², à la fois processus de travail (sous cet aspect, ils sont transformations d'une partie de la nature par des hommes utilisant des moyens de travail) et processus de mise en valeur du capital, c'est-à-dire de création de valeur poussée jusqu'à la formation de plus-value: les "c.g.m.p." sont donc, dans le mode de production capitaliste, conditions matérielles non seulement d'une multiplicité de travaux, mais aussi et surtout, de la mise en valeur d'une multiplicité de capitaux. De telles c.g.m.p. sont le support d'une forme de socialisation de la production capitaliste, différente de celles consistant en l'augmentation du nombre des fournisseurs, des clients ou des travailleurs productifs d'une même entreprise.

De même, l'existence de c.g.m.c. (et tout particulièrement, d'équipements collectifs urbains), constitue souvent une forme de socialisation de la reproduction de la force de travail salariée; remarquons cependant que la réalisation (pouvant être conditionnée par des c.g.m.c.) de la valeur des produits de "luxe" est nécessaire à la reproduction du capital investi dans les branches correspondantes.

2.3. LES TRANSPORTS TERRESTRES COMME CONDITIONS GENERALES, MATERIELLES ET SPATIALES, DE LA REPRODUCTION ELARGIE DU CAPITAL.

Les transports impliquent en général l'usage de deux types de moyens de production: des moyens de transport immobiles tels que les sites ou infrastructures de circulation (mer, voies navigables, routes, etc.) ou de transbordement (ports, gares, etc.) d'une part, des moyens de transport mobiles (bateaux, voitures, animaux de trait ou engins moteurs, etc.) d'autre part. Les moyens de transport immobiles sont le plus souvent utilisés de manière collective et donc comme conditions générales matérielles de production ou de consommation. C'est aussi le cas des moyens mobiles de transport, lorsque ceux-ci sont exploités pour compte d'autrui (c'est-à-dire, lorsqu'ils servent à produire des services de transport vendus aux unités économiques disposant des objets transportés).

Les échanges de marchandises supposent en général le déplacement de celles-ci (et donc, leur transport).

L'argent permet de dissocier, non seulement dans le temps, mais aussi dans l'espace, l'achat et la vente (liés temporellement et spatialement dans le cas du troc²³): il en résulte, pour les produits non périssables, des possibilités accrues d'éloignement entre lieux de production, d'échange et de consommation, et donc une tendance à l'accroissement des transports de marchandises. Lorsque l'argent est transformé en capital commercial, les achats et ventes de marchandises auxquels il concourt s'effectuent en vue de l'accroissement de la valeur d'échange: cela permet (et souvent implique) un très grand éloignement des lieux de production et de consommation. Pendant de nombreux siècles, les transports de marchandises ont été liés de façon particulièrement

étroite au commerce. Ils s'effectuaient principalement par mer (que l'on peut considérer comme condition générale naturelle de production), nécessitant l'usage de ports (cas particulier, aussi, de c.g.m.p.), et secondairement, par voie navigable (autre exemple de c.g.m.p.); seules les marchandises à haute valeur par unité de masse (or, soie, étain, etc.) "supportaient" le transport à longue distance par route. Il en est résulté que la production marchande et le capital commercial se sont, jusqu'au siècle dernier, développés principalement dans des régions maritimes ou ayant un accès relativement aisé à la mer ou desservies par des voies navigables (la montagne constituant au contraire un milieu faisant tout particulièrement obstacle à un tel développement).

La nécessité d'être expansionniste²⁴ pour le capital, de "dépasser toutes les limites de l'espace"²⁵ est accrue lorsqu'il s'empare de la production elle-même, agricole et surtout industrielle, grâce à l'emploi de travailleurs salariés. L'accumulation du capital, en faisant croître la production, suppose des transports de plus en plus massifs de moyens de production (approvisionnements) et de produits. Mais les transports ne conditionnent pas seulement, matériellement et spatialement, par la médiation des approvisionnements et des débouchés, l'insertion des entreprises et de leur processus de production dans la division sociale du travail engendrée par les rapports marchands: ils conditionnent aussi, par leur rapidité et leur régularité, la vitesse de rotation du capital (rapidité des approvisionnements et de l'acheminement des produits aux lieux de marché, niveau des stocks compatible avec la continuité de la production, etc.) Par ailleurs, la reproduction du rapport salarial suppose le transport des biens de consommation destinés aux salariés (que ces biens soient ou non issus de processus de production capi-

talistes). Le conditionnement de la reproduction élargie du capital par les transports est accru lorsque des modifications des méthodes de productions en élèvent les rendements (par exemple, par l'accentuation de la division du travail, l'utilisation de machines de plus en plus puissantes, etc.), et lorsque le capital productif se concentre. La création de nouvelles marchandises et de nouvelles branches va dans le même sens.

L'élargissement spatial des marchés tend à augmenter la longueur des transports de marchandises ainsi que leur durée, et donc à ralentir la rotation du capital, ce qui pèse sur le taux de profit. Mais il existe des tendances contre-carrant un tel accroissement du temps de rotation du capital, raccourcissant les durées de transport. Une première contre-tendance est, bien entendu, l'augmentation de la vitesse des déplacements. Une autre contre-tendance consiste en l'agglomération spatiale²⁶ d'activités industrielles, commerciales, etc. dans les villes ou des régions devenant de véritables pôles d'accumulation du capital.

La polarisation spatiale de l'accumulation du capital est en relation réciproque avec la localisation d'importantes conditions générales matérielles de production ou de consommation. Cette tendance à la polarisation spatiale est renforcée par la "socialisation directe" par l'augmentation du nombre de travailleurs d'un processus de production immédiat et la concentration du capital productif qui en découle, et de la socialisation par la médiation de l'échange, par l'augmentation du nombre de branches et d'unités économiques dont une entreprise est fournisseuse et/ou cliente). Cependant, cette polarisation spatiale rencontre des limites: limites tenant à la nature des processus de travail (agriculture, industries extractives, etc.); à l'encom-

brement des conditions générales matérielles de production et de consommation (par exemple, celui de la voirie urbaine) ou limites sociales (la concentration spatiale renforce souvent les salariés par rapport aux employeurs dans les mouvements revendicatifs).

Le dépassement de limites spatiales à l'élargissement de la reproduction du capital (qu'il se traduise par l'expansion ou par la concentration géographique) modifie les rapports de force entre capitaux dans la concurrence (non seulement en ce qui concerne la confrontation entre l'offre et la demande, envisagée par l'"économie spatiale" néo-classique mais aussi du point de vue marxiste, du partage de la plus-value²⁷ sous forme de profit). L'ouverture de nouveaux lieux de production s'effectue généralement au détriment des entreprises concurrentes plus anciennes, tend à rendre plus difficile la vente de leur production, à diminuer leur taux de profit. Il en résulte souvent des restructurations de l'appareil productif, impliquant une accentuation de la division spatiale du travail, la dévalorisation ou le déplacement des capitaux productifs.

Le capital industriel a pu s'accumuler en Angleterre sur une grande échelle à partir du 18ème siècle, et la "Révolution Industrielle" y débiter, non seulement parce que la forme de l'Etat issue de la Révolution du 17e siècle y était propice (créant notamment la plus vaste zone de libre-échange d'Europe), mais aussi parce que les caractéristiques géographiques de l'Angleterre (insularité, relief permettant une bonne desserte par voie navigable) permirent des transports massifs de marchandises par mer et voie d'eau, unifiant le marché national tout en lui donnant très tôt des prolongements extérieurs (notamment du fait de l'Empire colonial²⁸). Ailleurs en Europe Occidentale

ou en Amérique du Nord, l'essor des transports routiers et la construction des canaux furent insuffisants pour permettre le plein développement de la Révolution Industrielle.

Dans les pays où le mode de production capitaliste devait plus tard être dominant, la construction de réseaux ferroviaires fut préalable à la généralisation du machinisme.

Les chemins de fer, nouveau mode de transport né de l'application de la machine à vapeur à la traction de véhicules sur voie ferrée, en libérant les transports terrestres des limites de la physiologie animale, ont desserré les contraintes auxquelles étaient astreints les déplacements continentaux de biens et de personne de par la géographie physique (par exemple du fait du relief, du climat, etc.), et ont rendu possibles des transports terrestres massifs, à longue distance et réguliers. La Révolution Industrielle a donc engendré de nouveaux types de conditions générales matérielles de reproduction du capital: en ce qui concerne les chemins de fer il s'est agi, non seulement, des voies ferrées, mais aussi du matériel roulant ferroviaire, car ce mode de transport est exploité, pour des raisons qui seront développées ci-dessous, et qui tiennent à la structure du processus de production, presque exclusivement pour compte d'autrui.

Remarquons que les transports ne conditionnent pas la reproduction élargie du capital seulement par la médiation de la circulation de celui-ci et des processus de production: ils conditionnent aussi l'exercice effectif du pouvoir dans les Etats nationaux. D'une part, ils conditionnent l'acheminement des troupes ou des forces de répression, ainsi que des armes aux différents lieux du territoire (ce qui est nécessaire à la fois pour le maintien de la cohésion de la formation sociale qui s'y trouve - fonction de "maintien de l'ordre" -, et pour la

"défense nationale" contre des armées étrangères): à ce titre, les infrastructures de transport ne remplissent pas seulement la fonction de condition générale matérielle de production, mais aussi celle de véritables équipements militaires, d'équipements de pouvoir d'Etat. C'est ainsi qu'en France, avant les chemins de fer, de nombreuses routes ont été construites à des fins militaires. Dans d'autres pays (notamment en Allemagne), les chemins de fer ont été nécessaires à la constitution du territoire national. Aux Etats-Unis, la construction du réseau ferroviaire a, de plus, renforcé le Nord aux dépens du Sud dès avant la Guerre de Sécession.

Les chemins de fer ont permis la pénétration des rapports marchands et du capitalisme industriel dans de nombreuses régions où les modes de transport préexistant étaient insuffisants pour cela; en assurant une meilleure régularité à moindre coût sur longue distance des approvisionnements en matières premières et des acheminements sur les lieux de ventes, ils ont rendu possibles l'établissement d'une division inter-régionale du travail²⁹ dans le cadre de marchés nationaux unifiés ailleurs qu'en Angleterre, ainsi que la croissance urbaine. Notamment, dans la seconde moitié du 19e siècle, période de grand développement des chemins de fer dans le monde, il y a eu aussi une croissance rapide de la grande industrie³⁰ tout particulièrement dans les branches du charbon et du fer, les chemins de fer étant pour elles à la fois un débouché important, et un mode de transport privilégié³¹ (condition sine qua non de la mise en exploitation de mines éloignées de la mer et de la voie d'eau). C'est ainsi que s'est constitué en Allemagne, Belgique, dans le Nord et l'Est de la France un pôle particulièrement important d'industries lourdes. Aux Etats Unis a été construit le plus long réseau ferroviaire du monde, qui a permis l'extension du territoire vers l'Ouest jusqu'à

l'Océan Pacifique, son peuplement, l'extension des superficies cultivées, la création et la croissance rapide d'une multitude de villes nouvelles: de ce processus a résulté la formation du plus grand marché national et du plus puissant appareil productif du monde³². Dans les régions du monde, autres que l'Europe et les U.S.A. (et le Japon), colonisées ou du moins dominées par l'Europe de l'Ouest, les chemins de fer, dont la construction fut financée dès la 2ème moitié du 19ème siècle par des exportations de capitaux européens, agrandirent l'hinterland des ports, permettant l'exportation de matières premières (minerais, produits agricoles exotiques) vers les pays de capitalisme développé³³, sans qu'il y ait émergence de capital industriel autochtone (sauf là où, comme aux Etats-Unis, les colons britanniques ont pu cantonner les sociétés indigènes dans de petites réserves: Canada, Australie, etc.).

Au fur et à mesure de ce développement des chemins de fer, ceux-ci ont capté une part croissante des transports continentaux (ceux-ci étant eux-mêmes en augmentation très rapide), y compris dans les régions desservies par des voies navigables, la route n'assurant que les transports transversaux aux chemins de fer ou terminaux de ceux-ci. Ce quasi-monopole des transports terrestres fut remis en cause progressivement par suite du développement d'un certain nombre de substituts (correspondant à des réseaux de moyens de communication plus spécialisés):

(a) - Les moyens de télécommunications³⁴, notamment des télégraphes (presque aussi anciens que les chemins de fer), des réseaux téléphoniques (autres conditions générales matérielles de reproduction du capital), etc.; ce sont des substituts partiels aux chemins de fer, dans la mesure où leur utilisation peut se substituer à l'envoi de lettres ou à des voyages . . .

de personnes.

(b) - Les réseaux de production et de distribution d'électricité³⁵, qui permettent, après transformation centralisée (dans des "centrales électriques") des sources d'énergie primaire (charbon, puis pétrole, etc.), de transporter par fil de manière quasi-instantanée l'énergie sous forme d'électricité (et ainsi d'éviter des transports de combustibles).

(c) - Les transports par conduite de gaz et de pétrole vont dans le même sens.

(d) - Enfin, "last but not least", les transports routiers motorisés (ainsi que l'aviation, en ce qui concerne les voyages à longue distance).

Malgré leur diversité, ces substituts ont en commun de faire reculer les limites spatiales aux échanges et à la rotation des capitaux³⁶ industriels et commerciaux (notamment en permettant l'accélération des échanges et des liaisons entre établissements d'une même entreprise). Ils ont permis la "diffusion spatiale" de la production capitaliste, dans les régions continentales où elle avait pu pénétrer grâce aux chemins de fer et aux voies navigables, la transformation du mode d'urbanisation et, (là où la production capitaliste est devenue dominante) du mode de reproduction de la force de travail³⁷. Cette "diffusion spatiale" a comporté pour une partie des entreprises industrielles le fractionnement du processus de production entre des établissements disjoints (cela résulte aussi de la concentration du capital industriel sous la forme de fusions d'entreprises). Cette forme d'organisation spatiale de la production requiert, pour les transports de produits intermédiaires entre 2 établissements où ont lieu des phases successives du processus de

travail, des qualités accrues de vitesse et de régularité, afin d'assurer une rotation suffisamment rapide du capital engagé.

L'utilisation dans l'industrie de matières premières produites sur un autre continent est une pratique relativement ancienne³⁸; mais elle a pris une extension de plus en plus importante surtout après la Seconde Guerre Mondiale. Cela a nécessité l'extension du domaine des transports maritimes³⁹. Dans la mesure où cela s'est fait au détriment de sources de matières premières situées sur le même continent que le lieu de leur transformation, dans la mesure où il en est résulté des changements dans ces localisations, cela a limité d'autant le trafic ferroviaire en Europe Occidentale et en Amérique du Nord (cette limite s'est ajoutée à celle provenant du développement des substituts aux chemins de fer mentionnés plus haut).

2.4. CONDITIONS GENERALES MATERIELLES DE PRODUCTION ET MULTIPLICITE DES FORMES D'INTERVENTION DE L'ETAT.

2.4.1. FORMES GENERALES D'INTERVENTION PUBLIQUE.

La production de conditions générales matérielles de production (c.g.m.p.), surtout des "infrastructures", exige en général un travail "associé et coopératif"⁴⁰ particulièrement important. Dans les sociétés où ne prédomine pas le mode de production capitaliste, cette "association" et cette coopération ont nécessité l'intervention d'appareils d'Etat, et le plus souvent, la mobilisation forcée des travailleurs⁴¹ (par exemple, de manière temporaire sous forme de corvées, comme cela a été le cas par exemple en Europe pendant le Moyen-Age et sous les monarchies absolues et même plus tard pour les chemins ruraux notamment⁴²), imposant ainsi, selon la formulation de K. Marx,

la transformation "d'une partie du surtravail, ou du surproduit, d'un pays"⁴³ en c.g.m.p.

Lorsque la production est effectuée par des salariés et destinée au marché, elle prend la forme capitaliste⁴⁴, les instruments de production prennent alors celle de capital fixe. Ces instruments de production sont eux-mêmes issus en général de processus de production capitalistes, et donc produits par des travailleurs salariés, soumis à la mise en valeur d'un certain capital. Ils sont en général vendus pour servir à la mise en valeur d'un autre capital: selon MARX, ils transmettent leur valeur aux marchandises à la production desquelles ils contribuent; s'ils sont loués ils servent à la mise en valeur de plusieurs capitaux successifs. Dans ce processus, il n'y a normalement d'intervention directe de l'Etat ni dans la production ni dans l'utilisation des instruments de production considérés.

Les c.g.m.p. peuvent être de cette manière supports de capital fixe. Pour le montrer, il convient de distinguer, à la suite de D. LAPPLE⁴⁵ deux sortes de c.g.m.p., selon que les effets utiles sont, ou non, produits par les usagers. Le premier cas est celui des routes, ports, infrastructures portuaires, aéroports, etc. Les chemins de fer, les réseaux de production et de distribution d'électricité, les moyens de transports mobiles exploités pour compte d'autrui constituent des exemples du second cas: le caractère de "généralité" des conditions de production en cause est lié au fait que ces effets utiles sont matériellement indissociables du processus de production; les moyens de production en question sont des conditions de production particulières à l'unité économique qui les possède, et c.g.m.p. pour les unités économiques usagères.

Les c.g.m.p. du premier type peuvent être supports de capital si le droit de les utiliser est vendu: c'est le cas, par exemple, des routes à péage; la réalisation de leur valeur s'effectue alors par fractions successives⁴⁶. Dans le cas des c.g.m.p. du second type, ce sont les effets utiles eux-mêmes (les services de transport, dans le cas des chemins de fer, navires, etc.) qui doivent être vendus; comme, par définition, ces effets utiles ne sont pas matériellement dissociables de leur processus de production, le contrat de vente est nécessairement antérieur à celui-ci.

Encore faut-il, pour qu'une condition générale matérielle de production puisse être exploitée comme capital, que cette exploitation soit rentable, c'est-à-dire corresponde à un taux de profit suffisamment élevé (et en tout cas positif): cela suppose bien sûr que les tarifs ou péages, compte tenu de la demande, puissent être fixés à un niveau suffisamment haut.

Or, la rentabilité de l'exploitation des c.g.m.p. est très souvent limitée, comme K. MARX l'avait déjà remarqué à propos des routes⁴⁷, par la grandeur indivisible de l'immobilisation de capital qu'elles représentent ou représenteraient (cet aspect est particulièrement important pour les infrastructures) et par la longue durée de cette immobilisation. Ces limitations sont accentuées par les fluctuations de la demande car, par définition, les effets utiles produits ne sont pas stockables: cela constitue, comme on sait, un obstacle important à la continuité du processus de production et donc à la pleine utilisation de la capacité de production⁴⁸; (il résulte d'ailleurs de cette sous-utilisation une tendance à la pratique de tarifs discriminants pour les c.g.m.p. exploitées comme capital).

Le recours à des sociétés par actions ou à des emprunts à long terme par émission d'obligations permet, comme on sait, le "groupage" de capitaux importants dont une partie est rémunérée à des taux qui (en dehors des périodes de crise économique) sont inférieurs au taux de profit moyen⁴⁹. Cela peut permettre la construction et l'exploitation de c.g.m.p. par des capitaux privés, malgré des immobilisations importantes, à condition cependant que la rentabilité atteigne un certain niveau (en tout cas, qu'elle soit positive). Cette condition n'est pas nécessairement remplie (comme le montre, en général, le cas des chemins de fer).

Or, l'absence ou l'insuffisance de telle ou telle condition générale matérielle de production ou son usage "insuffisant" peuvent remettre en cause la reproduction élargie du capital sur un territoire donné. Il en résulte des contradictions plus ou moins aiguës entre celle-ci et l'appropriation privée de plus-value sous forme de profit à l'occasion de l'exploitation de certaines c.g.m.p. (et donc l'allocation de travail social à la construction et l'exploitation de c.g.m.p. qui résulterait du seul jeu des engagements et retraits de capitaux à la recherche du taux de profit maximal). L'affectation à la construction et l'exploitation de c.g.m.p. non rentables des ressources nécessaires pour cela ne peut s'effectuer que par la médiation d'appareils d'Etat, seuls capables socialement d'effectuer le prélèvement correspondant sur le revenu "national".

A ce point du raisonnement, on peut faire plusieurs remarques:

(a) - Des considérations analogues peuvent s'appliquer à ce que l'on a appelé plus haut les "conditions générales ma-

térielles de consommation" (d'ailleurs, les infrastructures de transport remplissent souvent, de manière simultanée des fonctions de c.g.m.p. et de c.g.m.c.).

(b) - Il existe des déterminants des interventions de l'Etat dans la construction et l'exploitation des infrastructures de transport, engendrés par des impératifs de la reproduction élargie du pouvoir ou des appareils d'Etat (impératifs non réductibles de manière directe et immédiate au conditionnement de la production ou de la reproduction de la force de travail); ces impératifs peuvent être d'ordre militaire, ou bien électoral (et peuvent influencer fortement sur le tracé de routes et chemins de fer, dans la mesure où l'Etat en décide), etc.

Un appareil d'Etat peut intervenir sous des formes diverses dans la construction et l'exploitation des c.g.m.p.; D. LAPPLE propose une typologie de ces formes d'intervention dans le cas où les usagers produisent eux-mêmes les effets utiles (comme le cas des routes, par exemple). En ce qui concerne l'exploitation de telles c.g.m.p., ou bien elles sont mises gratuitement à la disposition des usagers par un appareil d'Etat (cas que D. LAPPLE appelle "exploitation à fonds perdus"), ou bien le droit d'usage en est vendu. Lorsqu'une c.g.m.p. est exploitée à fonds perdus, elle n'est pas support de capital (ce terme étant pris ici, rappelons-le, comme dans "Le Capital", dans le sens de "valeur se mettant en valeur"⁵⁰, selon un cycle de la forme:

A - M - A' (argent - marchandise - argent);

cette exploitation consiste alors en le maintien en état d'utilisation et, éventuellement, en la régulation de celle-ci.

Une telle exploitation "à fonds perdus" ne peut avoir lieu, si cette c.g.m.p. est un équipement, que si l'Etat en a assuré la construction. Celle-ci peut avoir été réalisée par l'Etat,

celui-ci ayant acheté les moyens de production et la force de travail nécessaires à cet effet; alors, la c.g.m.p. en question n'est pas une marchandise et n'a donc pas de valeur-travail (bien que produite par des travailleurs salariés). Ou bien l'Etat a rempli les fonctions de "maître d'oeuvre" de la construction de la c.g.m.p., l'ayant commandée et payée au capital privé; mais alors, l'exploitation "à fonds perdus" par l'Etat signifie que celui-ci a retiré de la circulation du capital social la valeur de la c.g.m.p.

Il convient de remarquer que l'Etat peut intervenir dans la construction et l'exploitation des c.g.m.p. même lorsque celles-ci sont exploitées comme capital. D'ailleurs, lorsque l'Etat a la propriété d'une c.g.m.p. et que les effets utiles en sont vendus, celle-ci est rarement exploitée par l'appareil d'Etat lui-même (c'est-à-dire en régie au sens strict): l'exploitation est en général effectuée par un organisme public à budget distinct⁵¹ de celui de l'Etat, par une société d'économie mixte, etc. Cette forme institutionnelle est plus propice à la mise en valeur du capital; cet argument a été invoqué très tôt contre la mise en exploitation directement par l'appareil d'Etat (en France, dès la Monarchie de Juillet à propos des chemins de fer). En tout cas, l'exploitation à fonds perdus est a fortiori exclue pour les c.g.m.p. dont les effets utiles sont produits non par les usagers mais par l'exploitant (chemins de fer, centrales électriques, réseaux téléphoniques, etc.): ces effets utiles sont presque toujours vendus, et la c.g.m.p. considérée est exploitée comme capital.

Dans le cas où il y a exploitation d'une c.g.m.p. comme capital, les interventions publiques peuvent viser à rendre celle-ci possible alors qu'elle ne l'est pas sans cela. L'Etat

peut fournir partie ou totalité de ce capital, sous la forme de subventions, prêts (en général, à taux réduit), prises de participation dans le capital -actions etc. Il peut rendre possible le financement par émission de titres en en garantissant le rendement (par exemple, garantie d'intérêt). L'Etat peut garantir le taux de profit, en rendant possible la limitation de la concurrence: cela a été le cas en France pour les chemins de fer dès le Second Empire (cf. ci-dessous §3.2.3.), en Angleterre et aux Etats Unis après la première guerre mondiale⁵²; cela a été aussi le cas à la suite de la crise de 1930 pour l'ensemble des transports terrestres⁵³. Dans le cas des chemins de fer, la garantie par l'Etat du taux de profit a pu prendre la forme d'attributions de véritables "avantages en nature": infrastructures de lignes en France (cf § 3.2.3. ci-dessous), bandes de terrain de part et d'autre des voies aux Etats Unis (§ 3.3.3. ci-dessous). Un cas important est celui où il y a déficit budgétaire compensé par des subventions de l'Etat (ce qui arrive le plus souvent pour les entreprises publiques de chemins de fer): les subventions de l'Etat constituent alors une condition nécessaire de maintien en exploitation de la c.g.m.p. considérée (comme capital); remarquons qu'un tel déficit budgétaire est compatible avec la formation de plus-value (au sens de MARX) dans l'unité de production considérée⁵⁴, cette plus-value étant captée par la médiation des échanges par au moins une partie des fournisseurs et/ou des usagers. Une telle situation fait surgir des problèmes spécifiques, quant à la subordination du travail à la mise en valeur du capital (subordination, dans ce cas, fortement régulée par l'Etat): c'est l'un des aspects des problèmes que pose à la reproduction du capital et à l'Etat l'existence persistante de tels déficits.

Les contradictions entre la rentabilité du capital de l'exploitant d'une c.g.m.p. et les nécessités de la reproduction du capital social ne sont pas abolies lorsque des interventions publiques élèvent le taux de profit de ce capital, ou permettent sa reproduction malgré un déficit budgétaire durable. L'Etat peut être amené à intervenir dans l'exploitation elle-même, au détriment de la rentabilité, notamment par la réglementation au sujet des modalités qualitatives et quantitatives des services produits, et surtout, de la tarification. En particulier, il y a en France une tradition des "obligations de service public" qui est bien antérieure à la théorisation juridique de cette notion sous la Troisième République: ainsi, de telles obligations y ont toujours été imposées aux chemins de fer (cf §3.2.3. ci-dessous); en Angleterre et aux Etats Unis, la réglementation des tarifs a été instituée peu à peu.

Ces diverses formes d'intervention ne sont possibles que si les appareils d'Etat considérés remplissent certaines conditions. Une première condition, en ce qui concerne les formes d'intervention à caractère financier (marchés publics, paiement de traitements de fonctionnaires, subventions, etc.) est la capacité à prélever une fraction suffisante du surproduit (par la fiscalité principalement, mais aussi par la dette publique, l'émission inflationniste de signes monétaires) et de l'affecter aux usages considérés. Or de tels prélèvements sur le surproduit ont des limites "macroéconomiques" (notamment, l'atteinte immédiate aux revenus globaux des différentes classes ou catégories sociales, aux possibilités d'accumulation des capitaux ne bénéficiant pas de crédits publics)⁵⁵; cela implique des limites en ce qui concerne les formes d'intervention de l'Etat dans la

construction et l'exploitation des conditions générales matérielles de reproduction du capital. De plus, ce prélèvement et cette affectation même s'ils sont compatibles avec l'"équilibre macroéconomique" ne peuvent s'effectuer qu'à certaines conditions politiques: ces interventions impliquent, de fait, des "arbitrages" entre intérêts contradictoires (entre classes sociales, entre capitaux, entre régions, etc.); seuls sont possibles ceux des "arbitrages" qui sont conformes à la manière dont l'appareil d'Etat considéré traduit dans sa politique, à la période envisagée, les rapports de force entre classes ou fractions de classes sociales (nous reviendrons sur cette question dans le paragraphe suivant) et les priorités qui en découlent.

D'autre part, le contrôle par un appareil d'Etat, de la construction ou de l'exploitation de conditions générales matérielles de production suppose qu'une branche de cet appareil soit en mesure de l'exercer de manière effective. Cela implique en général l'existence d'un personnel administratif qualifié spécialisé: ce contrôle peut difficilement être exercé directement par un organe représentatif ou électif. Il en est de même de la planification ou de la programmation de la construction de c.g.m.p., inhérentes à la fonction de maître d'oeuvre de travaux publics .

REMARQUE 1:

Dans la représentation de la micro-économie néo-classique, si les mécanismes du marché (identifiés à la confrontation statique de l'offre et de la demande) fonctionnent de manière "parfaite", il en résulte une cohérence automatique des actions des différents agents économiques, conduisant à une allocation "optimale" (au moins au sens de Pareto) des ressources (c'est-à-dire, en quelque sorte, conforme à l'intérêt général). Dès lors, l'ex-

plication et la justification de l'intervention économique de l'Etat ne peuvent se fonder que sur des écarts entre cette situation idéale et la situation réelle, en particulier sur l'existence de rendements croissants, d'indivisibilités, d'interdépendances des possibilités de production ou des préférences des diverses unités économiques (effets externes) etc. . Une telle problématique conduit à soulever un certain nombre de problèmes réels. Ainsi, en ce qui concerne les transports, les infrastructures présentent des caractères d'indivisibilité importants (comme d'ailleurs cela a été souligné ci-dessus); l'usage des routes donne lieu à plusieurs types de déséconomies externes (en particulier, dans le cas des routes exploitées à fonds perdus, l'usure de la chaussée peut s'interpréter comme telle; il en est de même des encombrements, de la pollution, etc.); il y a là autant de causes possibles d'intervention publique. L'idée d'une relation entre limitations de la régulation économique par le marché et intervention de l'Etat nous semble féconde⁵⁶.

Mais la réduction d'une telle régulation⁵⁷, à la confrontation de l'offre et de la demande rencontre de nombreuses limites. Ces limites tiennent d'abord à celles de la microéconomie néo-classique elle-même: représentation des rapports sociaux, réalisme des différentes hypothèses qui la fondent, représentation de l'Etat comme sujet (agent) parfaitement autonome au service de l'intérêt général (en particulier pouvant et voulant séparer des fonctions d'"allocation des ressources" et "redistribution des revenus", etc.). La théorie néo-classique prescrit que les capacités et niveaux de production, tarifs, etc. soient déterminés de manière à rendre maximal, non pas les taux de profit, mais le surplus au sens de DUPUIT⁵⁸ (différence entre d'une part la somme des dispositions à payer des différents agents

économiques pour une transformation de situation déterminée et d'autre part le coût de cette transformation). On ne peut considérer que cette théorie a un pouvoir explicatif des formes d'intervention réelles de l'Etat, que si l'on pense que celles-ci correspondent à une telle maximisation de surplus. On voit mal sur quels faits une telle thèse pourrait se fonder même dans le domaine des transports lorsqu'on considère, comme nous le faisons dans les chapitres ultérieurs, les formes d'intervention effectives de l'Etat, notamment en France et aux Etats-Unis; on voit mal, quelle pourrait être l'explication, si cette thèse correspondait à la réalité, de différences dans les formes d'intervention selon les pays, aussi importantes que celles que nous mettons en évidence. Signalons d'autre part que les indivisibilités, rendements croissants etc. impliquent la non-convexité des "ensembles de production"⁵⁹ dans les transports terrestres; or la démonstration logique des propositions néo-classiques sur les possibilités d'atteindre un "optimum" grâce à la "décentralisation par des prix" repose sur des hypothèses de convexité⁶⁰ et sont invalidées dans le cas le plus général où elles ne sont pas vérifiées⁶¹: cela rend encore plus complexe la question de savoir si les formes d'intervention concrètes d'un Etat correspondent à un optimum, même lorsqu'on admet ce concept⁶².

REMARQUE 2:

L'approche développée ci-dessus a en commun, avec la théorie de la "suraccumulation-dévalorisation" (dont l'application à l'époque contemporaine constitue la version française de la théorie dite du "capitalisme monopoliste d'Etat"⁶³) d'établir une relation entre certaines formes d'intervention économique de l'Etat avec la faiblesse durable du taux de profit de certaines branches. Mais le développement du présent paragraphe se fonde sur la conception

selon laquelle:

(a) - la valeur au sens de Marx est nécessairement matérialisée en valeurs d'usage⁶⁴, la correspondance réciproque n'étant pas nécessairement vraie (certaines valeurs d'usage, même dans les sociétés contemporaines de capitalisme développé, ne sont pas marchandises et donc ne sont pas supports de valeur).

(b) - la mise en valeur du capital au sens de Marx (Verwertung), en tant que production de plus-value, a nécessairement des processus de travail comme support⁶⁵.

Au contraire, la définition de la "dévalorisation du capital" par P. Boccara repose sur une conception de la mise en valeur du capital comme simple accroissement d'une grandeur comptable, ainsi que le remarque E. Balibar⁶⁶: de manière plus précise, P. Boccara définit le capital comme "valeur d'échange exprimée en monnaie qui rapporte un profit"⁶⁷. Il en découle que pour lui les "capitaux" procurant un taux de profit nul, réduit ou négatif pourraient s'analyser comme dévalorisation de cette fraction de capital⁶⁸. Or:

(I) - Les conditions générales matérielles de reproduction du capital exploitées à fonds perdus (selon la terminologie indiquée ci-dessus, les routes d'accès gratuit par exemple) n'étant pas marchandises, ne peuvent être supports de mise en valeur d'un capital (au sens de Marx) et ne sont donc pas du capital, dans le sens où cet auteur emploie ce terme même s'il s'agit d'un équipement qui conditionne matériellement la mise en valeur de capitaux. Rappelons que pour Marx, les biens durables ne sont pas plus, par nature, du capital qu'"un siège à quatre pieds recouvert de velours" n'est "un trône, de par la nature de sa valeur d'usage"⁶⁹. Il en résulte que, pour préciser si un équipement collectif est un capital, au sens de Marx, il est

nécessaire de déterminer les conditions économiques dans lesquelles il est exploité. Les fonds publics affectés à la production ou à l'entretien d'un équipement exploités à fonds perdus fonctionnent comme revenu (destinés à l'acquisition de valeurs d'usage) et non comme capital: la construction et l'exploitation de tels équipements sont organisés institutionnellement de manière qualitativement différente du cas où ils sont exploités comme capital (cas des routes ou autoroutes à péages, par exemple), car les mécanismes économiques et politiques permettant l'affectation d'une fraction suffisante du surproduit sont qualitativement différents. Pourtant selon la théorie de la "suraccumulation-dévalorisation", il s'agirait de "capitaux dévalorisés".

(II) - Chez Marx, accroissement de valeur et dévalorisation ne signifient rien d'autre que ceci: "par suite de circonstances économiques générales quelconques - car il ne s'agit pas du destin particulier d'un quelconque capital privé - du capital existant voit sa valeur augmenter ou diminuer; ils signifient donc que la valeur du capital avancé à la production s'accroît ou décroît, abstraction faite de sa mise en valeur grâce au surtravail qu'il emploie"⁷⁰. Une telle dévalorisation (qu'il s'agisse de capital constant, c'est-à-dire fixé en moyens de production, ou variable, c'est-à-dire de la valeur de la force de travail salariée) élève, à profit total donné, le taux de profit moyen (il en est de même des "mises en sommeil" ou "destructions de capital", toujours à profit total donné). Par contre, il n'en est pas de même pour la prise en charge financière par l'Etat d'équipements auparavant exploités par le capital privé: ce financement doit provenir de prélèvements (fiscaux, par exemple) sur les profits⁷¹; cela n'est pas pris en compte par la théorie de la "suraccumulation -

dévalorisation" et invalide donc son interprétation du "financement public" comme forme de dévalorisation du capital ayant comme effet de relever de manière immédiate le taux de profit moyen. Par exemple, les crédits publics destinés à financer la construction et l'entretien des routes, ou à combler le déficit budgétaire d'une compagnie ferroviaire (cas de "dévalorisation du capital" au sens de Boccara) doivent être prélevés (par la fiscalité, l'emprunt ou l'émission inflationniste de signes monétaires) sur le "surproduit net" de la société (ce qui diminue d'autant les profits, à normes de consommation salariale données, et en faisant abstraction des formes de revenu autres que les salaires et profits).

2.4.2. LE CAS DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES.

L'usage de véhicules à roues⁷² est limité des points de vue de la vitesse et de la charge notamment par la force de traction et la résistance du sol au roulement. Cette résistance est d'autant moins grande que le sol est plus dur et plus plat: d'où l'utilisation de voies dont l'existence résulte en général de travaux d'aménagement du sol. La durabilité de cet aménagement nécessite, compte tenu de l'usure consécutive au roulement et aux intempéries, un revêtement artificiel du sol. Deux systèmes de techniques correspondent à cette nécessité: il s'agit, (dans la terminologie du siècle dernier), de celui des "routes de terre" et de celui des "routes de fer"; celui-ci ne se distingue pas seulement du premier par la matière sur laquelle s'effectue le roulement, mais surtout par le guidage des roues⁷³ qui lui est spécifique⁷⁴. Le chemin de fer est né de la mécanisation de la traction des véhicules sur voie ferrée, grâce à l'utilisation du moteur à vapeur. La mécanisation des transports routiers n'a commencé

au début de ce siècle à se généraliser (du moins dans les pays de capitalisme développé) qu'avec l'usage du moteur à combustion interne (qui par la suite a été appliqué aux chemins de fer sous sa forme "Diesel", concurremment avec le moteur électrique).

Transports routiers et transports ferroviaires supposent des différences structurelles des processus de production qui impliquent pour leur renouvellement continu, leur reproduction, des formes sociales différentes; il en découle aussi des formes possibles différentes d'intervention de l'Etat dans cette reproduction.

Il n'y a pas d'obstacle purement technique à l'usage exclusivement privé des routes ou voies ferrées⁷⁶. Mais en fait leur valeur d'usage dépend en général de leur place dans des réseaux. Une différence essentielle entre les réseaux routiers et ferroviaires, du point de vue de l'utilisation, est que l'accès aux premiers peut se faire en tous temps et en chacun de leurs endroits; au contraire, le rail rendant impossible, sous peine d'accidents, les croisements ou dépassements en dehors des lieux systématiquement aménagés à cet effet, il rend nécessaire la programmation d'ensemble du mouvement du matériel roulant parcourant, à un moment donné, un réseau ferroviaire. Il en résulte que l'exploitation des routes et celle des chemins de fer comme conditions générales matérielles de production ou de consommation s'effectuent selon des modalités différentes. En effet, la possibilité de libre accès aux infrastructures de circulation routière suppose que celles-ci soient à la disposition d'unités économiques différentes; cette possibilité suppose donc la séparation entre l'appropriation de ces infrastructures et celle des moyens mobiles de transport routier⁷⁷. Au contraire, la même unité de production ferroviaire doit avoir la maîtrise de la marche de la totalité

du matériel roulant sur un réseau donné, et donc régir l'utilisation de celui-ci⁷⁸; cette unité de production a en général la possession des infrastructures et installations fixes correspondantes, et les exploite comme condition générale matérielle de production et de consommation⁷⁹. Le fait que les effets utiles (les "services de transport" des routes exploitées comme c.g.m.p. ou c.g.m.c.) soient produits par les usagers, alors qu'ils le sont, dans le cas des chemins de fer, par les possesseurs de ceux-ci, est lié aux aspects techniques de l'usage (qui ne détermine pas à lui tout seul le caractère "privatif" ou "collectif" de l'usage, mais seulement les conditions dans lesquelles celui-ci peut s'effectuer de manière collective).

De nos jours, l'accès à la majeure partie de ces routes est gratuit: elles sont exploitées "à fonds perdus". Cela est lié à la spécificité "technique" dont il est question ci-dessus, mais n'en est nullement une conséquence obligatoire. Cette gratuité est véritablement "produite" socialement. Elle a supposé (en Europe occidentale) l'émergence d'appareils d'Etat capables de mettre fin aux péages prélevés par la seigneurie banale (les "tonlieux") comme forme de rente féodale, d'assurer la construction et l'entretien des routes sans financement par les usagers: (nous verrons au §3.2.2. ci-dessous que cela ne s'est pas effectué seulement par financement public⁸⁰, mais aussi, dans une phase transitoire, par recours au travail forcé). D'autre part, l'Etat a la possibilité de concéder l'exploitation (et la construction préalable) d'infrastructures routières qui sont alors exploitées comme capital (ce qui implique la perception de péages), à condition bien sûr que l'importance du trafic assure un taux de profit suffisant⁸¹; tel a souvent été le cas pour la construction d'autoroutes.

Les chemins de fer représentent les immobilisations de capital fixe (en voies ferrées et installations fixes surtout, mais aussi en matériel roulant) les plus considérables qui soient pour une seule branche⁸².

Il en est résulté des difficultés particulièrement grandes pour le financement de ces investissements. De plus, il existe d'importants obstacles à la pleine utilisation des équipements (nécessaire pour amortir ceux-ci de manière rentable). En effet, les services de transport sont produits et consommés en même temps et au même lieu: le degré d'utilisation des infrastructures et installations fixes dépend de la possibilité de regrouper dans l'espace et dans le temps (et cela, de façon continue) des trafics; ce problème de "pointes" se pose à la fois au stade du dimensionnement de la capacité des équipements et à celui de leur exploitation, une fois ceux-ci construits. Il en résulte de très fortes limitations au taux de profit ferroviaire. Ces limitations ne peuvent être levées que si le trafic est important (ce qui est le cas sur les grands axes de transport) et/ou si le rapport de forces entre usagers et compagnie ferroviaire est au bénéfice de celle-ci, ce qui lui permet d'imposer des tarifs élevés (c'est par exemple le cas en situation de monopole).

Ce poids exceptionnel du capital fixe (surtout à l'époque où sont apparus les chemins de fer en Europe Occidentale et en Amérique de Nord), ces limites à la rentabilité ont toujours posé des problèmes de financement particulièrement aigus. Les compagnies ferroviaires (qui ont été très tôt des sociétés par actions à une époque où elles étaient peu répandues dans le secteur industriel) ont fait un recours particulièrement important à l'emprunt (l'émission d'obligations s'effectuant pour cela à grande échelle). En dehors de la Grande-Bretagne, les chemins de fer ont en général

constitué une condition matérielle préalable à l'accumulation du capital à une grande échelle⁸³; or, de grandes quantités de capital étaient nécessaires pour la construction et la mise en exploitation des chemins de fer. Cela a nécessité un rôle important de l'Etat et/ou des importations de capitaux étranger⁸⁴ pour le financement de cette construction, en relation avec l'émergence de marchés des capitaux "centraux" (la bourse de New-York aux Etats-Unis⁸⁵) ou l'élargissement de la mobilisation à l'échelle sociale de l'argent destiné à être converti en capital industriel (institution du Crédit Mobilier en France et de l'obligation en petites coupures⁸⁶).

La difficulté (voire l'impossibilité) d'assurer la continuité de la pleine utilisation des équipements ferroviaires pose aux compagnies exploitantes des problèmes de tarification particulièrement complexes⁸⁷; il en résulte une tendance à une discrimination tarifaire maximale. L'un des objets de l'intervention de l'Etat dans l'exploitation des chemins de fer a été la limitation de la discrimination tarifaire en vue de protéger certaines catégories d'usager. Ainsi par exemple, en France, l'Etat a imposé dès la Monarchie de Juillet le principe de péréquation tarifaire (géographique), impliquant que le prix des services de transports, s'il dépend de la nature des objets transportés, de la distance parcourue, de la qualité de service, etc. ne doit pas dépendre de l'origine ni de la destination; ce principe a été atténué mais non aboli après la Seconde Guerre Mondiale. D'autres tendances engendrées par la nécessité d'augmenter le taux d'utilisation des capacités de transport ont été la coopération technique entre compagnies exploitant des lignes ou des réseaux proches géographiquement ou interconnectés, les ententes ou fusions entre compagnies; dans la réalisation de ces tendances, l'Etat

a pu jouer un rôle important. C'est ainsi qu'en France, l'intégration des lignes dans un réseau d'ensemble s'est effectuée a priori dans le cadre, pour l'essentiel, d'une planification par l'appareil central de l'Etat (cf. §3.2.3. ci-dessous); tel ne fut pas le cas en Angleterre ni aux Etats-Unis. L'Etat en France a favorisé la concentration du capital ferroviaire, ce qui n'a pas été le cas aux Etat-Unis jusqu'aux années 1970.

La motorisation des transports routiers a fortement contribué à abaisser le taux de profit dans les chemins de fer en captant les trafics les plus rentables dans les transports terrestres, en faisant diminuer le trafic de nombreuses lignes (en général, d'importance secondaire), et les possibilités de discrimination tarifaire. Il en est résulté une tendance au retrait de capital de la branche des chemins de fer; ce retrait est rendu particulièrement difficile, non seulement par l'importance du capital fixe, mais aussi par le fait que les équipements ne peuvent guère avoir d'autre utilisation que le transport ferroviaire. Cela a engendré un nouvel objet d'intervention de l'Etat: la régulation de ce retrait de capital. En effet, malgré la baisse, à long terme, du taux de profit dans cette branche, les chemins de fer continuent à conditionner matériellement la reproduction élargie du capital à l'échelle sociale, bien que de manière modifiée et dans une moins grande mesure. L'Etat, en général, soumet la suppression de services, la fermeture de lignes à son autorisation préalable. Il tend à permettre ou favoriser une coopération accrue des compagnies ferroviaires et donc à limiter la concurrence entre elles⁸⁸, ce qui facilita l'abandon de lignes (freiné, dans les pays où persistait de manière importante une telle concurrence⁸⁹, par celle-ci). A la suite de la crise de 1930 ont été institués, dans la plupart des pays de

capitalisme développé, des systèmes de licences visant à limiter les possibilités d'entrée dans la branche des transports routiers, à organiser ou limiter spatialement la concurrence rail/route ou entre entreprises routières⁹⁰. Malgré cela, il est apparu des déficits d'exploitation durables, non plus seulement pour des lignes, mais aussi pour des réseaux ferroviaires entiers: d'où l'apparition d'entreprises publiques de chemins de fer (qui, en général, ne sont pas parvenus à supprimer ces déficits durables).

2.5. REMARQUES SUR LA FORME SPATIALE DES ETATS NATIONAUX ET DE LEURS INTERVENTIONS.

Au paragraphe 2.4., nous avons envisagé les formes d'intervention de l'Etat dans la construction et l'exploitation des conditions générales matérielles de production en faisant abstraction de leurs aspects spatiaux. Or, nous avons vu au §2.3. que l'espace jouait un rôle spécifique essentiel dans le conditionnement par les transports de la reproduction du capital. De plus, nous avons lié l'intervention de l'Etat dans les transports, du point de vue de ses déterminants économiques, à l'insuffisance ou l'absence de rentabilité de leur exploitation: or cette rentabilité est elle aussi conditionnée spatialement, par la médiation de l'importance du trafic⁹¹. Nous sommes donc amenés à considérer la dimension spatiale des formes d'intervention de l'Etat (d'autant plus que celles-ci diffèrent profondément selon les pays: nous en avons eu quelques aperçus au §2.4.2.).

L'espace constitue une forme d'existence fondamentale, non seulement de la production, des échanges, de la reproduction de la force de travail, etc., mais aussi, et surtout de l'Etat⁹².

Bien que le processus d'ensemble de la production capitaliste et de sa reproduction soit mondial, il y a une pluralité d'Etats nationaux, qui ne garantissent la réalisation des conditions de cette reproduction que sur des territoires limités⁹³ ou du moins, leur habilitation juridique à le faire est limitée à des territoires bornés). La formation de ces divers Etats est liée à l'histoire de la pénétration des rapports de production capitalistes dans ces territoires⁹⁴. En Europe occidentale, on peut considérer que cette formation est liée à la transition de la dominance du féodalisme à celle du capitalisme dans l'ensemble des rapports sociaux⁹⁵. Dans les pays anciennement colonisés (y compris aux Etats-Unis d'Amérique), la formation de l'Etat moderne est liée aux processus de colonisation et décolonisation. Chaque Etat national tend à renforcer les fractions de capital de son territoire dans la concurrence internationale; cela ne se traduit pas seulement par le prélèvement de droits de douane, les guerres, etc.; cela a aussi des incidences sur la manière dont chaque Etat national accomplit ses fonctions sur son territoire (cf. par exemple la politique monétaire). En ce qui concerne les transports, il ne s'agit pas seulement des ports, de la politique des transports maritimes, etc., mais aussi (en Europe continentale notamment), de la construction des routes, de la construction et de la tarification des chemins de fer⁹⁶, etc.

Chaque appareil d'Etat national est lui-même structuré spatialement; en particulier, il comprend d'une part un appareil central comportant notamment des branches exécutives et représentatives, d'autre part des appareils régionaux ou locaux (communes, etc.) subordonnés dans une plus ou moins large mesure à l'appareil central. Selon les formes de cette subordination, il y a des partages différents des prérogatives et du pouvoir de décision corres-

pendant à ce qu'on appelle traditionnellement les pouvoirs exécutif, législatif, judiciaire, partage de l'usage du produit des impôts et donc des fonctions nécessaires à la reproduction du capital. La forme fédérale (qui est celle des Etats-Unis, de l'Allemagne de l'Ouest, de l'Etat suisse, etc.) suppose que les prérogatives de l'appareil central (fédéral) proviennent formellement de délégations de pouvoir de la part des appareils régionaux ("States" américains, "Länder" allemands, cantons suisses, etc.). La relation est inversée dans la forme centralisée de l'Etat français. La structure spatiale d'un Etat national est étroitement liée à la forme de son appareil central, aux rapports de pouvoir entre branches exécutives (armée, administrations, etc.) et représentatives (Assemblées) au sein de celui-ci; ainsi, les formes d'Etat d'exception⁹⁷ (dictature militaire, fascisme, bonapartisme, etc.) ne sont guère compatibles avec le fédéralisme.

Les interventions d'un Etat national dans la construction et l'exploitation des conditions générales matérielles de reproduction du capital sont elles-mêmes conditionnées par la forme de cet Etat, et notamment sa forme spatiale. Selon les relations de prédominance entre appareil central et appareils régionaux ou locaux, entre branches exécutives et représentatives de ces appareils, les possibilités d'intervention financière et les arbitrages budgétaires diffèrent (notamment les possibilités de redistribution dans l'espace du surproduit). Il en est de même des normes réglementaires et de leur unification spatiale, des possibilités de contrôle par l'appareil de l'Etat⁹⁸. Cela prend une importance particulièrement grande pour les équipements ayant une structure de réseau (routes, chemins de fer, téléphone et télécommunications qui en sont dérivées, etc.), surtout s'ils

sont destinés à des communications à longue distance: aux aspects mentionnés ci-dessus s'ajoute la nécessité d'une certaine centralisation pour coordonner des travaux s'effectuant en des lieux éloignés les uns des autres et, dans une large mesure pour unifier dans l'espace les normes techniques et réglementaires.

Or, il y a une grande diversité des formes spatiales des Etats nationaux, même sur des territoires où le niveau de développement du capitalisme est assez comparable. Ces formes spatiales ont souvent une grande stabilité dans le temps. C'est le cas notamment en France (en dépit du grand nombre de constitutions successives marquant des changements de prédominance entre "pouvoir exécutif" et Assemblée Nationale⁹⁹ et malgré l'instauration en 1972 des établissements publics régionaux) ou aux U.S.A. malgré l'importance croissante des prérogatives et des effectifs de l'appareil d'Etat fédéral depuis le "New Deal") depuis la fin du 18e siècle.

De notre point de vue, cela est à relier au fait qu'un Etat national ne peut permettre la reproduction élargie du capital sur son territoire que s'il a une certaine autonomie par rapport à l'ensemble de la bourgeoisie: le fractionnement du capital et les contradictions d'intérêts qui en résultent nécessitent, de la part de l'Etat, que celui-ci définisse et fasse prédominer un "intérêt général" du capitalisme (dans le territoire correspondant) sur les intérêts particuliers à telle ou telle fraction du capital; cela ne suppose d'ailleurs nullement que les différents capitaux soient traités de manière égale par l'Etat. Cette autonomie, qui ne peut être que relative, est d'autant plus nécessaire lorsque la reproduction élargie du capitalisme suppose des alliances avec des classes ou fractions de classes non-capitalistes, ou même des compromis allant à l'encontre des intérêts immédiats

de telle ou telle catégorie de capitaux¹⁰⁰. En conséquence, l'Etat ne peut être considéré comme un "simple instrument de la bourgeoisie" (en dépit des conceptions les plus répandues du "matérialisme historique"¹⁰¹). Il en résulte aussi une temporalité propre, "relativement autonome"¹⁰², des structures des Etats nationaux, et donc une "spatialité" propre¹⁰³ de ceux-ci. Un autre aspect vient renforcer cette autonomie relative: une même forme d'Etat peut être adéquate à des rapports entre classes sociales profondément différents. C'est ainsi que la forme fédérale des Etats Unis, s'accompagnant d'un droit différent dans les divers "States" était nécessaire pour faire coexister dans le même pays la petite production marchande et le salariat d'une part (supposant la reconnaissance juridique de l'égalité et de la liberté individuelle), l'esclavagisme du Sud des U.S.A. d'autre part; après la Guerre de Sécession, l'esclavage fut aboli, et des trusts se constituèrent: ceux-ci mirent à profit les différences dans la législation du travail, la fiscalité, etc. des différents "States" dans leurs choix de localisation¹⁰⁴ (anticipant ainsi les pratiques des "firmes multinationales" contemporaines).

Cette démarche conduit à faire jouer un rôle particulièrement important, en ce qui concerne la forme spatiale des Etats nationaux, aux conditions de leur genèse, et donc, pour l'Angleterre, de la Révolution du 17e siècle, pour les Etats-Unis, de la Guerre d'Indépendance, pour la France, de la période révolutionnaire qui a suivi l'effondrement de l'Etat absolutiste en 1789, etc. En particulier, la majorité de la noblesse française refusa à cette époque tout compromis politique avec la bourgeoisie, contrairement à ce qui s'était passé le siècle précédent en Angleterre; dès 1791 la partie de l'aristocratie qui n'avait pas émigré multiplia dans les provinces les soulèvements armés¹⁰⁵;

dans ces conditions, la défense contre l'invasion a obligé en 1792 une partie de la bourgeoisie à une alliance plus profonde qu'en 1789 avec la paysannerie, les artisans et petits boutiquiers urbains (programme politique des Montagnards, alliés pour un temps, avec les sans-culottes)¹⁰⁶; ce fut dans ces conditions que la République Française fut proclamée "une et indivisible"¹⁰⁷ le 25 septembre 1792 (et l'est restée depuis lors), alors qu'avant le début de la guerre, l'Etat avait la forme d'une monarchie constitutionnelle, mais fédérale¹⁰⁸; devant les révoltes fédéralistes dans les provinces suscitées par la bourgeoisie girondine, les Jacobins restaurèrent la centralisation de l'appareil d'Etat français¹⁰⁹; cette centralisation, guère remise en cause par la suite¹¹⁰, fut perfectionnée par NAPOLEON dès son accession au pouvoir avec notamment la création des préfets¹¹¹ (ayant des prérogatives qui rappellent celles des intendants de l'Ancien Régime). Au contraire, en Angleterre, la gentry¹¹² (noblesse embourgeoisée issue de la petite et moyenne noblesse féodale ou du capital commercial), alliée au négoce, réussit lors de la révolution anglaise du 17e siècle, non seulement à assurer la prédominance du pouvoir du Parlement (qu'elle contrôlait) sur celui du roi, mais aussi à abolir les contrôles sur les "justices of peace" (organes locaux de maintien de l'ordre et de contrôle des fonctionnaires municipaux entre les mains de la noblesse rurale) par l'appareil central de l'Etat¹¹³. L'urbanisation consécutive à l'exode rural provoqué par les enclôtures et la révolution industrielle, fut à l'origine (de par les problèmes qu'elle a posés en ce qui concerne la reproduction de la force de travail) de la création de départements spécialisés de l'administration centrale ("commissions" ou "boards") et d'organismes locaux élus chargés, sous le contrôle des premiers, de faire fonc-

tionner des services administratifs ou d'exploiter des équipements collectifs urbains (les premiers en date ayant été les "workhouses" à partir de 1834)¹¹⁴. Ce fut seulement à la fin du 19^e siècle que les "justices of peace" médiévaux furent remplacés par un système unifié de circonscriptions dont l'administration était dirigée par des conseils élus: bien que la tutelle de l'appareil central de l'Etat sur les collectivités locales ait eu une importance croissante (par la voie législative ou réglementaire, par des corps d'inspecteurs, etc.), elle ne s'exerce pas par des représentants de cet appareil central auprès des collectivités locales (comme c'est le cas pour les préfets français)¹¹⁵. Cette brève comparaison montre que les différences entre les formes spatiales des Etats contemporains français et britannique ont été conditionnés, de manière importante, par les différences dans les processus de transition de la dominance à celle du capitalisme (la noblesse et les communes ayant détenu le "pouvoir d'Etat local" dans le système féodal).

Tout cela implique que les possibilités financières et réglementaires, qu'ont effectivement les Etats nationaux pour leurs interventions dans la construction et l'exploitation des conditions générales matérielles de reproduction du capital présentent nécessairement des spécificités, en particulier dans leurs modalités spatiales. Ces possibilités dépendent de la forme de ces Etats, notamment de leur forme spatiale, et donc leur degré d'autonomie relative par rapport aux classes dominantes. Ces interventions en ce qui concerne les transports notamment, ne peuvent se transformer qu'à un rythme ayant une autonomie relative, plus ou moins grande par rapport aux changements dans la structure spatiale de l'économie, non seulement à cause de l'importance du capital fixe immobilisé en infrastructures, mais

aussi en raison de l'autonomie relative des formes de l'Etat. En conséquence, ces formes d'intervention ne peuvent être expliquées que si on les replace dans le contexte d'un point de vue historique.

NOTES RELATIVES AU CHAPITRE II.

- 1 - Le terme de capital est ici utilisé au sens marxien de "valeur mise en valeur", c'est-à-dire d'ensemble de valeurs prenant alternativement la forme d'argent et celle de marchandises en vue de l'appropriation de plus-value, selon un processus de circulation de la forme A-M-A' (argent, marchandises, argent). Lorsqu'un processus de production est inséré dans ce processus de circulation (les marchandises achetées, comprenant de la force de travail, servant à produire les marchandises vendues), Marx parle à ce propos de "capital industriel" (sinon, il s'agit de "capital commercial"). Quand il s'agira dans ce texte de "reproduction du capital", ce dernier terme désignera l'ensemble des capitaux (essentiellement, l'ensemble des "capitaux industriels", qui d'ailleurs, avec la définition ci-dessus, peuvent être investis dans l'agriculture). Le terme de "reproduction" est précisé à la note 7.
- 2 - Les théories classique et marxiste font jouer un rôle décisif, dans la formation des prix, à l'égalisation des taux de profit par le mouvement des capitaux. De plus, pour Marx, la "loi de la valeur" engendre des normes de productivité et d'intensité des travaux produisant des marchandises (cf. le premier chapitre du "Capital").
- 3 - Cf. 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); J. Hirsch "Eléments pour une théorie matérialiste de l'Etat" et E. Alt vater "Remarques sur quelques problèmes posés par l'interventionisme étatique" in: "L'Etat contemporain et le marxisme" (Maspéro, 1975); J. Lojkine "L'Etat et l'urbain" (Thèse d'Etat, 1976, univ. René Descartes, Sorbonne).
- 4 - C'est la cas chez M. Aglietta et J. Lojkine.
- 5 - Dans son ouvrage "Staat und allgemeine Produktionsbedingungen" (U.S.A., 1973).
- 6 - Nous explicitons ce point au § 2.4. ci-dessous.
- 7 - Chez Marx, le processus de reproduction désigne le processus de production considéré "dans le cours de sa rénovation incessante" (Le capital, livre I, chapitre 23), dans sa continuité. La forme capitaliste de la production implique que le travail soit subordonné au capital comme valeur se mettant en valeur: la reproduction de cette forme de production suppose la reproduction du capital, c'est-à-dire la perpétuation de la valeur avancée "comme valeur rendant de la valeur".
- 8 - D'où la désignation en allemand de son paradigme par le terme de "Staatsableitung" (littéralement, "déduction de l'Etat"). Quelques textes ont été traduits en français dans "L'Etat contemporain et le marxisme" (de J.M. Vincent, J. Hirsh, M. Wirth, E. Atvater et O. Yaffe, Maspéro, 1975) et d'autres, en anglais, dans "State and capital: a marxist debate" (présentés par Holloway et Piccioto, Arnold, 1976). L'article de M. Aglietta cité ci-dessus, le livre de S. de Brunhoff "Etat et capital" (Maspéro) et l'article de P. Salama "Etat et capital: l'Etat capitaliste comme abstraction réelle" (Critiques de l'économie politique, nos 7 et 8, avril-septembre 1979) ont, de manières diverses, une démarche semblable. L'article de N. Kostede intitulé "Die neuere

marxistische Diskussion über den bürgerlichen Staat. Einführung-Kritik-Resultate" (in "Gesellschaft-Beiträge zur Marxschen Theorie" 8/9 - Suhrkamp - 1976) donne une vue d'ensemble des travaux de cette école à cette date.

- 9 - "Staatsapparat und Reproduktion des Kapitals" de J. Hirsch (Suhrkamp; 1974, p. 21-25). On pourrait ajouter que la "libre concurrence" suppose le non recours à la violence par les propriétaires de marchandises entre eux, et un certain contrôle collectif sur l'usage de celle-ci par les appareils d'Etat.
- 10 - Cf. "Zum Legitimations problem politischer Herrschaft in der Kapitalistischen Gesellschaft" de D. Läßle (in "Bürgerlicher Staat und politische Legitimation", Suhrkamp, 1976, p. 106-134).
- 11 - Cf. "Un chapitre inédit du Capital" (U.G.E., p. 261-263), notamment: "Le perpétuel renouvellement de ce rapport d'achat-vente ne fait que médiatiser la continuité du rapport spécifique de dépendance, en lui donnant l'apparence mystificatrice d'une transaction, d'un contrat entre possesseurs de marchandises dotés de droits égaux et pareillement libres l'un en face de l'autre".
- 12 - Cf. "Zum Legitimationsproblem..." de D. Läßle.
- 13 - Cela correspond, dans une certaine mesure, à la fonction d'allocation des ressources de R. Musgrave.
- 14 - "Femmes, greniers et capitaux" (F. Maspero, 1975, p. 152).
- 15 - Cf. "Ecole, force de travail et salariat" (Maspéro, 1978, p. 104-117). Les auteurs parlent d'"extériorité" de ces institutions par rapport à la production marchande: ce terme nous semble ambigu dans la mesure où ils montrent dans ce livre que ces institutions sont immanentes à la production capitaliste. Remarquons d'autre part qu'il y a de nombreuses exceptions à cette "extériorité" (prise en charge par des grandes entreprises minières, sidérurgiques, etc. pour stabiliser leur main-d'oeuvre, cliniques et écoles privées, etc.), ce qui doit conduire à des analyses plus nuancées.
- 16 - Cf. S. de Brunhoff: "Etat et capital" (Maspéro, 1976) et B. Lautier et R. Tortajada, ouvrage cité.
- 17 - Les échanges entre branches de production, la vente de biens de consommation sont médiations de conditionnements indirects.
- 18 - Nous reprenons ici la signification donnée à ce terme par D. Läßle dans "Staat und allgemeine Produktionsbedingungen" (ouvrage cité).
- 19 - Cf. notamment le livre de K. Wittfogel "Le despotisme oriental" (Ed. de Minuit).
- 20 - En réalité, la "généralité" de ce conditionnement est spatialement limitée.
- 21 - "Staat und allgemeine Produktionsbedingungen" (p. 101-107 et 115).
- 22 - Il s'agit de l'analyse développée dans le "Capital" et le "Chapitre inédit du capital" (cité ci-dessus). Dans cette conception, il y a rapport dialectique et donc conditionnement réciproque entre méthodes et rapports sociaux de production (mais avec une prédominance des seconds); cette conception exclut donc à la fois qu'il y ait autonomie du progrès technique (ou de celui des "forces productives", contrairement à certaines formulations antérieures de Marx lui-même) ou au contraire détermination des techniques par les

rapports sociaux à travers une relation inversée de causalité unilatérale (cf. M. Netter "Processus de travail et mise en valeur de capital", CRET, 1976).

- 23 - Remarquons cependant que les télécommunications modernes facilitent la conclusion éventuelle d'accords de troc entre échangistes éloignés.
- 24 - Voir sur ce point: "The geography of capital accumulation: a reconstruction of the marxian theory" (Antipode, vol. 7, N°2, 1975) par D. Harvey et de S. Amin: "Le développement inégal" (Ed. de Minuit, 1973, notamment p. 146-150).
- 25 - Selon la formule de K. Marx (Fondements de la critique de l'économie politique; ed. Anthropos, t. 2, p. 15; ed. U.G.E., t.3, p. 34).
- 26 - Voir sur ce point l'article déjà cité de D. Harvey. Les analyses de F. Perroux (dans "L'économie du 20ème siècle") de cette polarisation, faisant appel à la notion d'industrie motrice, appréhendent plus les mécanismes de localisation de pôles d'accumulation du capital que la nécessité de leur existence.
- 27 - Ou, plus généralement, du sur-travail "cristallisé" en marchandises que celles-ci soient le résultat de travaux insérés dans des rapports de production capitalistes ou d'un autre type.
- 28 - Cf. Par exemple, F. Braudel, "Civilisation matérielle, économie et capitalisme" (A. Colin, 1979, tome 3, p. 496-508); E.J. Hobsbawm "Industry and Empire" (Penguin books, chapitre 2) (traduction française "Histoire économique et sociale de la Grande-Bretagne, Le Seuil, tome 2, chapitre 2). Nous revenons sur cette question au § 3.1.
- 29 - Qui auparavant était amorcée par une certaine spécialisation des régions maritimes ou desservies par des voies d'eau importantes
- 30 - Très souvent au détriment des industries rurales, à domicile.
- 31 - L'utilisation des rails pour faciliter la traction de véhicules avait débuté dans les mines, plusieurs siècles avant la mécanisation de cette traction.
- 32 - Nous préciserons ce processus au §3.1. ci-dessous.
- 33 - Cf. S. Amin: "Le développement inégal" (ed. de Minuit 1973, p. 178-181). R. Luxembourg: "L'accumulation du capital" (Petite collection Maspero, t. 2, notamment p. 88-89).
- 34 - Les échanges présupposent la mise en rapport préalable des échangistes: les télécommunications permettent notamment l'élargissement des aires de marché.
- 35 - Pour une analyse de ceux-ci comme c.g.m.p., cf. D. Lapple, ouvrage cité, p. 178-184.
- 36 - Ou, pour employer une expression qu'utilise K. Marx dans "Les fondements de la critique de l'économie politique" (ed. Anthropos, t.2 p. 15); ed. U.G.E., t.3, p. 34) de détruire l'espace au moyen du temps.
- 37 - Cf. sur ce point: A. Granou: "Capitalisme et mode de vie", (Le Cerf, 1972); M. Aglietta: "Régulation et crises du capitalisme" (Calmann-Lévy, 1976); B. Coriat: "L'atelier et le chronomètre" (C. Bourgeois, 1979).

- 38 - Ce fut le cas de l'industrie cotonnière en Angleterre dès la fin du 18ème siècle.
- 39 - Cela a été à l'origine aussi bien de la spécialisation de certains types de navires (pétroliers, etc.) que de l'extension de l'usage des conteneurs, nouvel instrument de conditionnement des marchandises pour le transport à très longue distance.
- 40 - Selon la formule de K. Marx, dans les "Fondements de la critique de l'économie politique" (ed. Anthropos, t. 2, p. 20; ed. U.G.E., t. 3, p. 43)
- 41 - Cf. K. Wittfogel: "Oriental despotism: a comparative study of total power" (Yale University Press, 1957) (trad. française: "Le despotisme oriental", ed. de Minuit).
- 42 - Voir ci-dessous au chapitre 3.
- 43 - K. Marx, ouvrage cité (ed. Anthropos, t. 2, p. 16; ed. U.G.E., t. 3, p. 35).
- 44 - Au sens de Marx.
- 45 - Même ouvrage, p. 130.
- 46 - Même ouvrage, p. 124-137.
- 47 - K. Marx, ouvrage cité (Ed. Anthropos, t. 2, p. 21; ed. U.G.E., t. 3, p. 43)
- 48 - Cf. pour le cas des transports, M. Netter: "Capacités de transports, coûts de transport et organisation de l'espace" (Revue Economique, vol. XXV, N°2, mars 1974).
- 49 - Cf. R. Hilferding "Le capital financier" (Ed. de Minuit, 1970, p. 161-193).
Pour Marx, ce mécanisme est l'un de ceux contre-carrant la tendance à la chute du taux de profit moyen. Selon la théorie de la "suraccumulation-dévalorisation", il serait une forme de "dévalorisation du capital": cf. à ce sujet la remarque 2 de ce paragraphe.
- 50 - D. Lapple remarque à ce propos que K. Marx n'utilise pas encore le terme de "capital fixe", dans les "Fondements de la critique de l'économie politique" dans le même sens que dans le "Capital" (ouvrage cité, p. 121-124).
- 51 - En France, le budget des PTT (pourtant géré par un Ministère) échappe au principe de non affectation des recettes aux dépenses, qui est la règle en ce qui concerne le budget de l'Etat.
- 52 - Durant laquelle les chemins de fer y ont été "nationalisés" afin que leur exploitation y soit subordonnée aux impératifs militaires.
- 53 - Cf. ci-dessous chapitre 4.
- 54 - Pour établir cela, il est nécessaire de concevoir un rapport entre valeurs-travail et prix qui ne repose pas sur le postulat de l'égalisation totale des taux de profit, contrairement à la conception de la transformation des valeurs en prix qu'a développée de manière inachevée K. Marx lui-même dans "Le Capital", et aux "solutions" à ce problème du type de celle de M. Morishima (cf. "Marx's Economics, 1973, Cambridge University Press), et élaborées dans la tradition de L. von Bortkiewicz (notamment dans "Wertrechnung und Preisrechnung im Marxschen System", Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik 1906-1907). Nous avons esquissé l'élaboration de la conception d'un tel rapport

dans "Critique de l'économie politique et rapports entre valeurs et prix" (Communication au Colloque de 1978 de l'ACSES).

- 55 - L'analyse de ces limites devient plus complexe dans les périodes de crise (ou, de façon plus précise, de "suraccumulation" de capital, selon la terminologie de K. Marx), où il y a sous-utilisation de l'ensemble des moyens de production et thésaurisation d'une partie importante de l'épargne: cf. "Possibilità e limiti delle politiche di stabilizzazione del mercato" de L. Baculo (in "La crisi degli anni 70 nel dibattito marxista", De Donato, 1976), "Marx et Keynes face à la crise" de G. Dumenil (ed. Economica, 1977) et, "Werttheorie und Staatsausgaben" de M. Cogoy (in "Probleme einer materialistischen Staatstheorie", ed. Suhrkamp, 1973). Comme on sait, les notions de "multiplicateur" de F. Kahn ("Home investment and underemployment" in "Economic Journal", juin 1931) et de J. M. Keynes ("La théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie"), correspondent à une telle situation.
- 56 - Cette conception est d'ailleurs antérieure à la théorie néo-classique puisqu'on peut en trouver le principe chez A. Smith.
- 57 - Et donc la non prise en compte de la régulation de la répartition des capitaux par le taux de profit.
- 58 - On peut arriver à ce résultat dans le cadre de cette théorie en considérant ce qu'il est convenu d'appeler une "fonction d'utilité collective" par rapport à laquelle la distribution existante des revenus serait "optimale". (cf. par exemple, de J. Lesourne "Le calcul économique", Dunod).
- 59 - Ces êtres mathématiques représentent, dans la théorie de l'équilibre général de G. Debreu, les "plans de production" technologiquement possibles (cf., G. Debreu, Théorie de la valeur, Dunod). Le concept d'"ensemble de production" généralise la notion microéconomique de "fonction de production". En toute rigueur (formelle), des rendements croissants impliquent la non-convexité de l'ensemble de production si le plan de production nul est technologiquement possible.
- 60 - Même s'il a été tenté par certains auteurs d'affaiblir celles-ci.
- 61 - Nous avons nous-mêmes envisagé le cas des effets externes dans un mémoire de D.E.S. ("Effets externes et non-convexités", Paris 1, février 1974).
- 62 - En particulier, si les hypothèses de convexité ne sont pas satisfaites, il peut y avoir des "optima locaux" (auxquels peuvent conduire la "décentralisation par les prix") qui ne sont pas des "optima globaux" (cf. le mémoire ci-dessus et, pour le cas des effets externes relatifs aux transports routiers, de M. Netter "Affectations de trafic et tarification au coût marginal social: critique de quelques idées admises" (Transportation Research, vol 6, 1972, p. 411-429)).
- 63 - Cf. P. Boccara "Etudes sur le capitalisme monopoliste d'Etat, sa crise et son issue" (Ed. Sociales, 1973).
- 64 - Cf. "Le Capital", ch. 1.
- 65 - Cf. "Le Capital", ch. 7.
- 66 - "Plus-value et classes sociales" in "Cinq études du matérialisme historique" (Mapéro 1974).

- 67 - Ouvrage cité, p. 42.
- 68 - Même ouvrage, p. 43-44.
- 69 - K. Marx, "Un chapitre inédit du capital" (U.G.E., p. 154).
- 70 - Le Capital (Ed. Sociales, livre 3e, tome 1, p. 128). Le passage souligné l'est par nous.
- 71 - Si ces prélèvements s'effectuent sur les salaires (sans augmentation de ceux-ci) il y a dévalorisation de la force de travail salariée au sens de Marx (et non de la fraction de capital dont l'équipement considéré est support, comme dans la terminologie de Boccara).
- 72 - L'analyse de cet alinéa s'inspire de celle qu'a développée R. Capot-Rey dans sa "Géographie de la circulation sur les continents" (1946).
- 73 - Les premiers rails étaient en bois.
- 74 - Dans la terminologie actuelle, on parle de transports terrestres en "site banalisé" ou en "site propre". Celui-ci produit une moindre résistance au roulement.
- 75 - Dans la suite de ce paragraphe, nous ne ferons pas de distinction entre les chemins, routes, autoroutes, ponts, etc.
- 76 - Pour la théorie "néo-marginaliste" des biens collectifs, la distinction entre ceux-ci et les autres "biens" se fonde, rappelons-le, sur la technique.
- 77 - Ou, au moins, de la plus grande partie de ceux-ci.
- 78 - Une certaine coopération est nécessaire entre compagnies exploitant des réseaux interconnectés.
- 79 - Cependant, en Angleterre et aux U.S.A. du temps de la traction animale, certaines voies ferrées étaient exploitées directement par divers chargeurs: cela n'était possible qu'à cause de la faible vitesse (inférieure à 30 km/heure). Cf. M.R. Bonavia "The Economics of Transportation", p. 37 (Cambridge University Press) et A.D. Chandler "The visible hand: the managerial revolution in american business" (Harvard University Press, 1977, p. 81).
- 80 - Avec passation de marchés publics ou paiement de salaires à des agents de l'Etat (les "cantonniers" en France, par exemple).
- 81 - Les chemins de fer ont mis en faillite les concessionnaires des routes à péage en Angleterre. En France, la tentative du Directoire a échoué (Cf § 3.2.2. ci-dessous).
- 82 - Selon M. Dobb ("Etudes sur le développement du capitalisme", Maspéro, 1969, p. 313), l'importance des capitaux investis dans les chemins de fer n'a été dépassée que par celle des "capitaux investis" dans les armements modernes.
- 83 - Cf. § 2.3. ci-dessus; en ce qui concerne les cas de la France et des Etats-Unis, cf. § 3.1. ci-dessous.
- 84 - D'abord anglais, puis à partir du Second Empire, aussi français, puis ultérieurement, plus généralement ouest-européens.
- 85 - Cf. A. Chandler (ouvrage cité, p. 92).
- 86 - J. F. Blondeau-Patissier ("La difficile naissance d'un réseau: le cas ferroviaire, 1979, p. 44-51) remarque que le poids des capitaux anglais dans le financement des chemins de fer français, a été prédominant jusqu'à ce que ces "innovations" aient été réalisées (cf. § 3.2.3., ci-dessous).

- B. Bellon remarque, quant à lui (dans "Le pouvoir financier et l'industrie en France", Le Seuil, 1980, p. 100-103), que les chemins de fer sont la première branche industrielle en France dans laquelle le capital financier se soit introduit de manière massive.
- 87 - Cf. pour une discussion détaillée, D.P. Locklin "Economics of transportation" (Irwin, 1972).
 - 88 - Il est significatif qu'aux Etats-Unis, alors que l'Interstate Commerce Commission s'était opposée à la cartelisation des chemins de fer, elle l'a organisée après la Première Guerre Mondiale.
 - 89 - Cf. S. Joy "Pricing and investment in railway freight services" (Journal of transport economics and policy, sept. 1971).
 - 90 - Cf. J.C. Nelson "Implications of evolving entry and licensy policies in road freight transport" (1973, symposium de Bruges).
 - 91 - D'autant plus que, comme nous l'avons vu plus haut, l'accumulation du capital est polarisée spatialement et que les services produits par les transports, de par leur essence même, ne sont pas transportables.
 - 92 - Cf. J. Chevallier et D. Loschak "Science administrative" (L. G.D.J. 1978, tome 1, p. 30.9-29); A. Lipietz: "Le capital et son espace" (Maspero, 1977).
 - 93 - Cf. notamment C. Barker: "A note on the theory of capitalist states" (Capital and class, spring 1978, 4); W. Olle et W. Schoeller: "Weltmarkt, nationale Kapitalreproduktion und Rolle des Nationalstaats" (in "Politische Oekonomie: Geschichte und Kritik", Europäische Verlagsanstalt, t. 5, Staat, 1977).
 - 94 - Cf. S. Amin: "Classe et nation dans l'histoire et la crise contemporaine" (ed. de Minuit, 1979).
 - 95 - Nous nous fondons ici sur l'ouvrage de l'historien anglais P. Anderson "L'Etat absolutiste" (Maspero).
 - 96 - En France, des mesures tarifaires pour le transport ferroviaire de houille ont protégé le charbon français contre les importations d'Angleterre (cf. par exemple, de M. Wolkowitsch: "L'Economie Régionale des transports", Sedes, 1960, p. 57 et 216).
 - 97 - Cf. N. Poulantzas: "Fascisme et dictature" (Maspéro, 1970, notamment p. 343-362).
 - 98 - K. Marx, critique méconnu du centralisme étatique, écrivait à propos du cas de la France: "Chaque intérêt commun fut immédiatement détaché de la société, opposé à elle à titre d'intérêts supérieur, général, enlevé à l'initiative des membres de la société, transformé en objet de l'activité gouvernementale, depuis le pont, la maison d'école et la propriété communale du plus petit hameau jusqu'aux chemins de fer, aux biens nationaux et aux universités" (in "Le 18 brumaire de Louis Bonaparte", ed. J.-J. Pauvert, p. 347).
 - 99 - K. Marx caractérisait ainsi cette situation: "Toutes les révolutions politiques n'ont fait que perfectionner cette machine" (du pouvoir exécutif centralisé) "au lieu de la briser. Les partis qui luttèrent à tour de rôle pour le pouvoir considérèrent la conquête de cet immense édifice d'Etat comme la principale proie du vainqueur" (même ouvrage, même page).

- 100 - Tout cela est explicité par N. Poulantzas dans : "Pouvoir politique et classes sociales" (Maspéro, 1968, 4ème section).
- 101 - Marx a fait état de situations où "pour conserver intacte sa puissance sociale, il lui faut" (à la bourgeoisie) "briser sa puissance politique", où "pour sauver sa bourse, la bourgeoisie doit nécessairement perdre sa couronne" (in "Le 18 brumaire de Louis Bonaparte").
- 102 - Cette idée est développée par L. Althusser dans: "Lire le Capital" (Petite Collection Maspéro, 1968, Chapitre 4).
- 103 - Idée développée par A. Lipietz dans "Le capital et son espace" (Maspéro, 1977).
- 104 - Cf. de A. Nevins et H. Steele Commager: "A pocket history of the United States" (Pocket Books, 1976, p. 281). Ce fut seulement avec le "New Deal" que fut unifiée la législation du travail aux U.S.A.
- 105 - Cf. de A. Soboul: "Histoire de la Révolution française" (Gallimard, t. 1, p. 248).
- 106 - Cf. A. Soboul, ouvrage cité, p. 328.
- 107 - Cf. A. Soboul, ouvrage cité, p. 319.
- 108 - Même ouvrage, p. 226-228. Cependant l'uniformisation des règles administratives et la création des départements a facilité la mise en place ultérieure de la centralisation administrative.
- 109 - A. Soboul, même ouvrage, t. 2, p. 327-328. Cette centralisation se heurta aux tendances de la démocratie directe des sans-culottes.
- 110 - En particulier, la "décentralisation administrative" du Directoire fut assez limitée (cf. A. Soboul, même ouvrage, t. 2, p. 195-197).
- 111 - Cf. L. Bergeron: "L'épisode napoléonien: aspects intérieurs (Le Seuil, 1972, p. 32-39).
- 112 - Une telle classe était fort différente de la petite noblesse française de 1789.
- 113 - Cf. Frederic Marx: "L'administration locale en Grande-Bretagne" (P.U.F., 1972, p.9).
- 114 - Cf. Frederic Marx, ouvrage cité, p. 10-12.
Le "Poor Law Amendment Act" voté après le "Reform Act" de 1832 (qui, en réformant le système électoral avait donné un poids politique prédominant au capital industriel) refusait tout secours aux chômeurs si ce n'était à l'intérieur d'asiles avec obligation d'y travailler dans des conditions de discipline qui étaient conçues pour être pires que dans n'importe quelle usine, de manière à dissuader, par la terreur, les chômeurs d'y entrer: cf. les extraits de circulaires officielles citées par E. P. Thompson, dans: "The making of the english working class". (Penguin Books, 1968, p. 295-296); ces dispositions restèrent en vigueur pendant environ 70 ans.
- 115 - Ajoutons qu'il existe des différences entre les systèmes administratifs régionaux et locaux de l'Angleterre et du Pays de Galles d'une part, celui d'Ecosse d'autre part (les différences entre "pays d'Etats" et "pays d'élections" avaient été abolies en France avec la création des départements).