

SUR LA PLACE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE CAPITALISTE

par A. JUILLET

INTRODUCTION

Les multiples particularités de l'activité « Transport » et son importance matérielle et stratégique dans une économie moderne n'ont échappé, ni à la sollicitude de l'Etat, ni à l'attention des économistes. L'étude scientifique de ce groupe de problèmes est d'autant plus nécessaire que la « Politique des Transports » s'imbrique étroitement à la « Politique » tout court.

Comme il arrive souvent, le *fait* de l'intervention privilégiée de l'Etat dans ce domaine particulier (monopoles publics, réglementation administrative, etc.) a pu acquérir au cours des siècles une *justification* par l'évidence : « c'est du domaine de l'Etat, il en a toujours été ainsi, c'est un service public... ».

Cependant, cette évidence ne pouvait convaincre les « théoriciens de l'économie » qui avaient l'habitude d'expliquer ou de justifier la production de tous les biens et services « utiles » par l'entreprise. Il leur fallait donc produire des théories annexes prenant en compte les particularités du Transport. C'est notamment le cas des économistes fidèles à la problématique « néoclassique ».

Les théories se rattachant à cette famille ont un statut ambigu : tantôt descriptives, tantôt normatives, rarement explicatives et presque toujours apologétiques.

Leur cadre conceptuel initial est simple : on part d'hypothèses précises qui prétendent décrire le comportement des « consommateurs » d'une part, des « entreprises » de l'autre. Le calcul montre alors que :

— sous certaines hypothèses assez restrictives il existe un équilibre de marché stable qui assure la compatibilité des comportements;

— cet équilibre est « un optimum parétien » en ce sens qu'il assure une production maximale à égalité d'« input », et une distribution qui maximise la satisfaction de l'unanimité des consommateurs.

Le premier théorème « explique » la cohérence (supposée) de l'économie réelle, le second produit un résultat qui est ensuite implicitement érigé en *norme* pour cette problématique.

En effet, les transports se trouvent précisément contredire les hypothèses de base du modèle, et c'est *pour* assurer néanmoins l'optimalité que l'école néoclassique se voit contrainte d'émettre ce qu'il faut bien considérer comme des *recommandations* :

— la fonction de production des entreprises de transport est à rendement croissant, donc pour assurer l'optimum de production il faut qu'il y ait *monopole* assujetti à des *règles* précises;

— la fonction de satisfaction des usagers dépend de la quantité produite totale (« bien public »), donc pour assurer l'optimum de distribution il faut que l'Etat s'ajoute au marché pour assurer un *équilibre politicoéconomique*.

Face à un état de fait où les transports sont dans la situation de monopole d'Etat, le *néo-classique* ne peut qu'applaudir et recommander des règles de gestion (d'ailleurs peu praticables) parmi d'autres. On peut cependant douter de la valeur « explicative » de ces considérations. Si la pratique des états libéraux a ainsi devancé la théorie des « échecs du Marché », est-ce par « intuition parétienne », volonté, avant la lettre, de se conformer à la Norme ? Et la réalité est-elle de fait si conforme à la théorie ? Ou bien cet ajustement théorique de la Norme libérale au Fait de l'intervention publique n'est-il qu'une « idéologie », reconnaissance et méconnaissance d'un phénomène réel, passible, comme l'idéologie elle-même, d'une autre « explication », scientifique, celle-là ?

Pour répondre à une telle question, il faut a priori rejeter toute attitude normative, et adopter une problématique habituellement qualifiée de « matérialiste ».

Celle-ci analyse les réalités concrètes de l'Économie, envisagée dans le cadre de son environnement historique, social, politique et technologique (la « Formation Sociale »), à partir des déterminations fondamentales et des mécanismes simples qui la caractérisent pour une période historique (le « mode de production »),

et développe conceptuellement ces mécanismes suivant les différents « stades » d'adaptation du mode de production, afin de démontrer la logique interne et la nécessité objective du développement de la réalité économique elle-même.

QUESNAY, RICARDO, MARX marquent les étapes de la progression de la théorie de l'économie capitaliste selon cette conception. C'est avec MARX que la problématique franchit le seuil qui la constitue en science, et c'est sur sa théorie du capital que je m'appuierai, en développant plus particulièrement la 1^{re} section du livre II des « Fondements de la critique de l'économie politique » qui traite précisément du problème des transports.

J'ai renvoyé à l'Annexe 1, un bref rappel des premiers résultats de la théorie du capital : j'y définis mes notations et ma terminologie. Ma démarche sera ici la suivante :

— Dans une première partie j'analyse la place du « Transport » dans le processus de rotation des capitaux, processus qui est à la fois production de valeurs d'usage (qui ont besoin d'être transportées) et valorisation du capital argent. L'analyse révèle à la fois l'importance vitale du développement de l'activité transport pour *toutes* les autres activités, et les difficultés considérables qui s'élèvent du fait même de ce développement.

— Dans une seconde partie, je resitue cette contradiction dans le cadre général des formations sociales capitalistes, avec les multiples déterminations à prendre en compte.

— Dans une troisième partie, j'étudie les différentes solutions apportées à cette contradiction au stade actuel du capitalisme : et notamment les responsabilités de l'Etat.

Dans un cas comme dans l'autre, le développement des moyens de transports apparaît pour le « capital industriel » comme la condition de l'accélération de la rotation de son capital circulant, donc comme un facteur de la hausse

$$\text{de son taux de profit } pr' = \frac{pl'}{t(q+1)}$$

Elle le dispense de constituer des stocks trop importants et d'abandonner une partie de sa plus-value à des intermédiaires et grossistes (1). Il peut dès lors être avantageux d'avoir recours à des transports coûteux pour les produits intégrant une grande quantité de travail humain : la commission des transports du VI^e Plan prévoit qu'en 1985, plus de 40 % des marchandises de valeur spécifique supérieure à 150 F/kg seront transportées par avion.

B. Les problèmes spécifiques de la production transport

1. Sa nature globale de « capital fixe ».

Penser « économie des transports », c'est penser « coûts fixes ». Effectivement, la « fixité » est un problème fondamental pour les transports ! Mais cela signifie au moins trois choses bien différentes, qui toutes ont leur importance.

— Dans le « capital fixe » de l'activité transport, il y a une infrastructure fixe et un matériel circulant.

— Dans le « capital constant » des transports, la part du capital fixe est particulièrement importante. Selon le rapport Nora, 75 % de la Formation Brute de Capital Fixe de la S.N.C.F. s'amortit en plus de 25 ans. Un navire s'amortit en principe en 16 ans. Globalement, l'activité transport qui représente 5,8 % de la Production Intérieure Brute française contribue annuellement à 13,5 % de la F.B.C.F. alors qu'elle représente

45 % du capital global des Entreprises non financières et administrations (1). Le temps de rotation du capital fixe investi dans les transports est donc trois fois plus long que la moyenne.

— Enfin, et surtout, c'est le capital transport global qui, de par sa place analysée plus haut, se manifeste comme un « capital fixe » par rapport à l'activité productive générale.

Pour MARX en effet le « capital fixe » (les machines) ne se « dévalorise » en conférant sa valeur à la marchandise finale que par l'intermédiaire du « capital circulant » qui opère sur lui (l'activité des travailleurs) ou est transformé par lui (les « objets travaillés »). C'est par l'intermédiaire de son *amortissement* que le capital fixe entre dans la valeur de la marchandise, et non pas directement en tant que travail cristallisé. Et MARX admet — à juste titre — que cet amortissement a lieu continuellement avec le temps, quel que soit le flux de capital circulant « dans » le capital fixe : les machines et les installations se dévalorisent (usure ou obsolescence) même si on ne s'en sert pas...

C'est pourtant le flux *maximum* désiré de capital circulant (par exemple : la cadence *maximale* de production d'automobiles) qui détermine la *dimension* du capital fixe (ici : l'importance des chaînes de montage, hangars, ponts-transferts, etc.).

De même, le capital transport *tout entier* (infrastructures, matériel circulant, consommation quotidienne de fournitures et de travail humain), capital qui doit être dimensionné à la borne supérieure de la production, se dévalorise régulièrement (et plus ou moins indépendamment de l'usage qui en est fait), et ne réalise sa valeur d'échange que petit à petit et par l'intermédiaire d'un « capital circulant » qui est pour lui le capital « industriel » investi dans les autres branches de l'activité.

De cette remarquable propriété résulte une série de problèmes qui ont fait l'objet de multiples études de la part des ingénieurs et des économistes.

(1) Chiffres cités par la Commission des comptes des transports de la Nation, 8^e rapport général (1962-1967).

(1) En 1825, l'ouverture du Canal Erie fit baisser le prix de la « ton » de \$ 100 à \$ 5 sur le parcours New York-Buffalo. La durée du voyage tomba de 20 à 5 jours (chiffres cités par D.F. PEGRUM in « Transportation economics and Public Policy », éd. Irwin). De même, avant l'ouverture de la voie d'eau du St-Laurent, le gel hivernal contraignait les industries des Grands Lacs à constituer des stocks de 4 mois.

— *Microéconomiquement*, il s'agit surtout du « problème de la pointe » (allocation des coûts et dimensionnement), et du problème des « rendements croissants » (qui traduit le fait que la fraction de capital fixe intégrée à l'unité de capital circulant est inversement proportionnelle à la mesure de celui-ci et à sa fréquence de rotation).

— *Macroéconomiquement*, la nature de « capital fixe » se traduit par une inélasticité du prix du fret. C'est ainsi que D. L'HUILLIER (op. cit.) constate une fluctuation du pourcentage du fret dans le prix C.A.F. qui présente l'image inversée de l'activité économique, passant par exemple du simple au double pour le coke et les produits de l'agriculture selon que l'on est en expansion (1946) ou en dépression (1933). Inversement, la commission des comptes de la nation (op. cit.) constate une « répercussion directe de toute variation du chiffre d'affaires de la branche transport maritime sur son résultat brut d'exploitation ». Elle en conclue au caractère très « capitalistique » de la branche transport maritime et de l'armement pétrolier en particulier », ce qui est juste à condition d'expliquer ce qu'on entend par là.

Tous ces phénomènes posent au transporteur capitaliste d'épineux problèmes de gestion et de commercialisation, et viennent contrecarrer la tendance du « capitaliste industriel » à assurer le transport pour son compte, et la « rationalisation » de la circulation du capital tend à long terme à généraliser le « transport pour compte d'autrui », à tous les modes de transport.

Le Capitaliste transporteur se trouve devant le capitaliste industriel dans un rapport contradictoire d'indispensabilité (étudié au paragraphe A) et de dépendance. Ce « sous-traitant » bien particulier se trouve tantôt en situation de force, tels les « barons voleurs » du rail aux U.S.A. avant 1914 ⁽¹⁾, tantôt en

situation de faiblesse comme les routiers français de 1970 (cf infra). Mais un second problème pour le « transporteur » va finalement faire définitivement pencher la balance en sa défaveur.

2. La baisse accélérée de son taux de profit interne.

Comme nous l'avons vu, la modernisation du transport, en abaissant ses dépenses pour coût de transport (donc en diminuant la composition organique de son capital) et en accélérant la rotation de son capital circulant (donc en diminuant le temps de rotation moyen de son capital), est fondamentalement conforme à l'intérêt du « Capitaliste industriel », puisqu'elle accroît son taux de profit interne. La concurrence entre les transporteurs, exacerbée par la double pression de leurs clients et de leurs fournisseurs (chantiers navals, aéronautique, etc.) qui cherchent à réaliser leur production, se traduit par une course au plus gros pétrolier, à l'avion le plus rapide, au train le plus moderne, etc.

Cette modernisation forcenée est la condition sine qua non du maintien du taux de profit interne de toutes les branches du capitalisme industriel... mais c'est en même temps la course à l'abîme pour le capitaliste transporteur ! Elle se traduit en effet par une augmentation considérable de la part, dans son capital à lui, d'un capital constant lui-même particulièrement fixe (même sous la forme de matériel circulant !). Les immenses pétroliers quasi-automatiques ont un taux de profit interne quasi nul.

Selon Bernard FRANCOU ⁽¹⁾, pour faire 100 F de chiffre d'affaire, il faut investir 300 à 400 F dans la marine, 170 F dans la sidérurgie, 35 F dans les T.P. (Voir Annexe 2 le cas des Pétroliers).

La situation ne restera viable pour le capitaliste transporteur que s'il parvient à profiter de la péréquation du taux de profit. Nous avons vu que c'est parfois le cas (monopole du rail). Mais il est

⁽¹⁾ Jusqu'à ce qu'une réglementation fédérale sous la pression des capitalistes industriels y mette le holà, les « rois du rail » usèrent et abusèrent de la situation de monopole : le voyage Atlantique-Pacifique coûtait moins cher (parce que là il y avait concurrence) que le voyage New York-St-Louis, qui n'était assuré que par une seule compagnie.

⁽¹⁾ Bernard FRANCOU : « Le financement des investissements des transports maritimes » - D.E.S., Aix, 1968.

très mal placé : son capital productif étant fort peu réalisable, il ne peut guère le liquider pour le réinvestir ailleurs, et il se trouve ainsi exclu de la sphère de péréquation. De plus, quand il est exposé à la concurrence internationale, il se retrouve souvent dans une sphère de péréquation encore moins avantageuse (sauf s'il appartient à une « conférence maritime » qui rétablit un monopole artificiel).

Face à la meute de tous les capitaux industriels (et commerciaux) ligués directement contre lui, le capitaliste transporteur aux abois n'a plus qu'un recours : l'Etat, qui dans les Formations Sociales Capitalistes, a pour mission d'assurer la cohérence des intérêts du capital général et des capitalistes particuliers. Ce qui nous conduit à adopter un point de vue plus large.

2^e Partie

LA PLACE DES TRANSPORTS DANS LA REPRODUCTION ÉLARGIE DES FORMATIONS SOCIALES CAPITALISTES

Une formation sociale est caractérisée par un mode de production dominant. Elle fonctionne en *produisant* les moyens de satisfaire les besoins sociaux des classes qui la composent, et en *reproduisant* sa propre structure technique, économique, sociale et politique. Or tous les modes de production comportent implicitement (et explicitement pour le capitalisme) une tendance à l'expansion contraignant ainsi la formation sociale à assurer les conditions de sa *reproduction élargie*. Parmi ces conditions, le système des transports occupe une place de choix.

A. L'impératif transport

Présupposition de la Ville et nécessitant l'Écriture, les échanges président à la naissance de l'Histoire. Les civilisations surgissent au bord des fleuves, des mers ou des nœuds routiers. C'est

le char qui produit la conquête, c'est la route qui reproduit l'unité de l'Empire. Déterminant en dernière instance cette importance politique et militaire, la fonction économique de la route accompagne le développement de l'économie marchande, et triomphe avec la forme achevée de celle-ci : le mode de production capitaliste.

C'est le transport qui crée le marché en rendant possible la consommation lointaine des biens périssables, c'est lui qui le développe et en fixe les limites : aussi voit-on d'abord le marchand le prendre en charge.

C'est le transport qui rend possible la division spatiale du travail, qui en inscrit sur le terrain la division technique et la division sociale. Il fixe les limites de la culture de la vigne en France, déplace la sidérurgie vers la mer, réduit la rente foncière en Europe pour l'accroître aux Amériques, modifiant ainsi les rapports de forces au sein des classes dominantes.

Condition du développement économique, culturel et politique d'une Nation (qu'elle soit esclavagiste, féodale, capitaliste ou autre), le transport apparaît comme « tout naturellement » l'objet d'un soin particulier de l'Etat ou de ce qui en tient lieu (« l'instance politique ») : on pense aux routes de l'Empire Romain, au « navalisme » de Bismark, aux chemins de fer du Tsar, etc. En matière de transports internationaux, les considérations de prestige entrent en ligne : la compagnie aérienne nationale devient le porte-drapeau des jeunes nations, « Concorde », l'Ambassadeur de la France.

Cette constance historique des liens entre l'activité-transport et la Politique, constance qui n'est pas fortuite, est l'origine de l'« évidence idéologique » de la Mission de l'Etat vis-à-vis du Service des Transports, évoquée dans l'Introduction.

Dans le cadre du développement capitaliste, les dépositaires de cette idéologie sont souvent les ministres et grands commis « Saint simoniens » (tel Freycinet) ou « technocrates ».

Dans les périodes d'accumulation, où ce qui compte c'est de produire, c'est le « côté (α) » du transport qui est mis en avant : « Un des plus grands services

à rendre au pays est de faciliter le transport des matières de première nécessité pour l'agriculture et l'industrie; à cette fin le ministre des travaux publics fera exécuter le plus promptement possible les voies de communication, canaux, routes et chemins de fer, et s'efforcera de réduire les tarifs » écrit Napoléon III le 5 janvier 1860.

Quand, dans le capitalisme développé, le problème de la réalisation devient dominant, c'est le « côté β » (organisation du marché, fluidité) qui est mis en avant.

Si les origines politiques et historiques de cette idéologie du rôle de l'Etat dans les transports sont claires, et si l'on en aperçoit des justifications techniques immédiates, nous ne sommes pas dispensés pour autant de pousser plus profondément l'analyse des rapports complexes de l'Etat et du capital privé dans ce domaine.

B. Le développement historique des transports : Le problème du financement

1. L'analyse de Karl Marx.

MARX, dans les « Fondements », s'attaque au problème : qui prend en charge le développement du système de transport (« la route ») et comment ? Quand l'investissement nécessaire est minime (navigation à voile, caravanes) : pas de problème. La question reste posée quand il s'agit d'entreprendre la construction d'une infrastructure onéreuse.

Une société relativement développée (par exemple esclavagiste) fonctionne en assurant d'une part sa reproduction simple, d'autre part en dégagant un surplus potentiel limité (somme des surtravaux de ses travailleurs), son « revenu », que l'on peut affecter au loisir, au luxe de la classe dominante, ou à un élargissement de ses moyens : par exemple la création d'une infrastructure de transport. Pour cela, la communauté dispose d'un « fond de travail », c'est-à-dire une part du surplus disponible, extrait directement (corvée) ou indirectement (impôt finançant les besoins des « mercenaires » constructeurs de route).

La communauté peut avoir besoin de la route pour des raisons politiques (cf. III, A), économiques (cf. II), etc. Mais si la route est ainsi « nécessaire », alors elle a une valeur d'usage qui devrait permettre de faire monnayer (de réaliser) sa valeur d'échange : dans un système capitaliste, il doit donc être possible d'en faire assumer la production par le capital privé. C'est effectivement ce qui se passe, mais voyons à quelles conditions.

Tout d'abord, la Société ne puise plus sur son Revenu, mais sur son Capital accumulé, capital qui est la *propriété privée de capitalistes particuliers*, pour assurer la production des *conditions générales* du processus de reproduction social.

Si donc le Capital en assume la production, il ne le fera qu'en tant que « capital », c'est-à-dire en vue de s'approprier de la plus-value. Pour cela il est nécessaire que le « produit » soit une marchandise effectivement réalisable ce qui peut ne pas être le cas pour une route, pourtant socialement nécessaire : quand par exemple on en attend un avantage politique (marine, route stratégique), ou un effet économique difficilement monnayable (les fameux « effets externes »).

De plus, la Première partie de notre étude a montré que le capital transport se caractérise par une grande mise de fond initiale (qui excède la capacité de l'entrepreneur individuel) et par un faible taux de profit interne. Or le milieu du XIX^e siècle voit précisément se développer, avec les actions et obligations, une nouvelle forme de capital : le capital productif d'intérêt, qui se caractérise par la possibilité de s'agréger et par le fait qu'il se contente d'un profit inférieur au profit d'entreprise moyen. Karl MARX, qui voit naître cette forme, y reconnaît le mode de financement idéal et quasi-obligé des entreprises de transport. Et il énonce les deux groupes de conditions pour que le Capital assume la production du transport :

— il faut que la valeur d'échange de ce service soit réalisable;

— il faut qu'il existe une masse de capitaux libres se satisfaisant d'un intérêt.

Pour Karl MARX, ces conditions sont également suffisantes.

Pour illustrer la validité de cette première analyse, je donnerai l'exemple de l'histoire des transports aux U.S.A.. Mais je dois dire d'emblée qu'au stade actuel du développement du Capitalisme, des phénomènes nouveaux sont apparus qui viennent modifier cette réponse, sans rien ôter de sa valeur fondamentale (comme condition nécessaire). Je les étudierai dans la III^e Partie.

2. Une illustration : l'histoire des transports intérieurs aux U.S.A.

(Dans ce paragraphe, je m'appuie essentiellement sur la partie historique de l'ouvrage de D.F. PEGRUM : « Transportation : economics and public policy », éd. Irwin).

La caractéristique la plus intéressante (pour nous) des U.S.A., c'est que le Capitalisme s'y implanta directement, sans « bénéficiaire » ni de l'infrastructure, ni des institutions résultantes d'un mode de production antérieur. Aussi, dès 1797 le capital entreprit-il lui-même de construire ses grandes routes : ce fut la « Philadelphia and Lancaster Turnpike », route à péage bientôt suivie de 6 000 milles d'autres « toll roads » tant privées que publiques (financées par les Etats).

Malheureusement pour la route, vint Fulton et le Canal Erié (amorti en 7 ans !) et puis surtout le chemin de fer, et on ne construisit plus de grande route avant le xx^e siècle.

En revanche, de 1830 au début du siècle, c'est le fantastique développement continu du réseau ferroviaire (1850 : 9 000 milles, 1915 : 264 000), à la fois moteur et reflet de la croissance hégémonique du capital industriel américain, qui liquide au passage (pendant la guerre de Sécession) le pouvoir des propriétaires fonciers, et anéantit pendant la « Conquête de l'Ouest » toutes les formations sociales « précolombiennes » qu'il rencontre sur sa route.

Avant 1850, le Privé et le Public (Etats, municipalités) se partagent la tâche : c'est que la « condition de réali-

sabilité » n'est guère remplie, le chemin de fer « crée » le développement, ce qui implique qu'il le précède, et les Etats sont souvent contraints de racheter les sociétés en faillite. Après 1860, le rôle de l'investissement public s'éteint (revente, baux), mais le Gouvernement Fédéral intervient efficacement par les « Land Grant » qui accordent aux Compagnies une bande de terre le long de la voie (ce qui revient à les faire bénéficier de la rente foncière qu'elles ont créée), et par des garanties sur les obligations émises.

De l'avis de D.F. PEGRUM, le facteur décisif de la formidable poussée de 1860-1890 (on passe de 30 600 milles à 163 600) fut la *disponibilité massive de capitaux privés* (à investir sous forme d'actions et obligations) notamment sur le marché européen. En 1899, les Européens avaient investi \$ 3 millions de dollars dans le rail U.S. Ils possédaient par exemple 86 % des actions de la Compagnie Illinois Central.

On sait que les Seigneurs du rail, par leurs abus (monopole, concussion...) firent contre eux l'unanimité de leurs concitoyens. Le gouvernement fédéral entreprit alors de relancer, à l'assaut de ces monopoles, les voies d'eau : Saint-Laurent, Panama. Alors vint l'automobile. C'est de 1916 que date le « Federal Aid Road Act » pour la construction des routes. Mais ce n'est qu'après la guerre que Ford provoqua la grande révolution : l'automobile conçue comme objet de consommation de masse.

Elle ne pouvait alors accéder à cette diffusion de masse que, si à l'investissement initial relativement élevé qu'elle représentait pour l'acquéreur, ne venaient pas s'ajouter de trop lourdes charges d'utilisation, comme par exemple le paiement de l'infrastructure utilisée. L'automobile individuelle ne pouvait se développer (et avec elle la General Motors, donc les U.S.A.) que si l'Etat prenait à sa charge le financement d'une de ces « conditions de réalisabilité » : l'infrastructure routière. Il fallut attendre 1956, après la crise, la Guerre, et la Reconversion, pour que la « demande d'infrastructure » justifie la reprise en charge partielle des grandes routes par le capital privé.

On retrouve un phénomène semblable en ce qui concerne le financement des aéroports, « support » public des flottes aériennes privées.

D.F. PEGRUM remarque finalement qu'alors qu'en 1914 l'Etat ne possédait pratiquement rien du système de transport, aujourd'hui il possède ou contrôle presque tout. Il attribue une telle évolution à la « mutation technologique », ce qui n'engage à rien et confirme d'ailleurs la thèse fondamentale du matérialisme historique : c'est le développement des forces productives qui détermine « en dernière instance » toute l'évolution des formations sociales. Mais c'est précisément le rôle de l'étude scientifique : décrire toutes les médiations entre la « dernière instance » et le phénomène. Il est nécessaire à présent de quitter le niveau de généralité jusqu'ici adopté pour étudier de plus près les rapports du mode de production capitaliste et de l'Etat qui s'élève sur sa base, au stade actuel du développement des formations sociales capitalistes.

3^e Partie

LES TRANSPORTS ET L'ÉTAT AU STADE ACTUEL DU CAPITALISME

A. Quelques précisions sur l'histoire de la politique économique

De même que plusieurs modes de production coexistent au sein d'une formation sociale, de même coexistent des secteurs d'activité (du mode de production dominant) au développement inégal. Ce qui, du point de vue de l'économie politique, caractérise un « stade » dans l'évolution d'un mode de production, c'est la façon dont les plus puissants bénéficiaires parviennent à résorber, du moins à leur profit, les contradictions inhérentes au degré de développement des forces productives qui leur a conféré leur position dominante.

A l'époque de K. MARX, qui correspond au stade « concurrentiel », la concurrence des entrepreneurs capitalistes assure une péréquation du taux de profit à la quasi-totalité de la sphère des productions possibles. Or la concurrence capitaliste engendre nécessairement le monopole.

La concentration des capitaux, le rôle prépondérant du capital financier, l'énorme développement des forces productives assurent la domination de ce que Baran et Sweezy appellent « les Grandes Entreprises » ⁽¹⁾, qui caractérisent le stade du « Capitalisme monopoliste ». Ce qui ne veut pas dire que les G.E. soient en position de monopole pur : en fait elles parviennent à assurer un dédoublement de la sphère de péréquation, réservant un prélèvement massif du profit à un groupe d'oligopoles pratiquant entre eux une « tolérance respectueuse », et rejetant sur une nuée de petites et moyennes Entreprises (dont curieusement BARAN et SWEEZY soulignent mal l'importance) les servitudes de la sous-traitance et les aléas de la commercialisation de l'innovation technique.

De nos jours, face à la dégradation continue du taux de profit, mais surtout face à la difficulté croissante de réaliser régulièrement une production pléthorique, le capitalisme a recours à une nouvelle structuration, baptisée de noms variés selon les auteurs : Economie mixte (SCHUMPETER), Capitalisme Monopoliste d'Etat (BETTELHEIM, etc.) ⁽²⁾.

Dans toute formation sociale, l'Etat est l'instance qui assure la pérennité de l'Ordre, et dans l'économie capitaliste, il doit de plus assurer les conditions du Progrès (du Capital). Au stade concurrentiel, l'Etat n'intervient guère dans l'économie, si ce n'est pour assurer les tâches où le capital privé est défaillant (cf. III, B-1) : par exemple l'infrastructure portuaire. Le stade monopoliste simple ne provoque guère qu'un contrôle accru

⁽¹⁾ BARAN et SWEEZY : « Le capitalisme monopoliste », éd. Maspéro.

⁽²⁾ Ces deux derniers stades ne sont que deux sous-stades de ce qui, à l'échelle du développement mondial du Capitalisme, constitue le « Stade impérialiste ». Mais ceci ne nous intéresse qu'indirectement : par le développement énorme de la demande de fret maritime, par la nécessité pour les états de contrôler leur fret.

des groupes monopolistes sur l'administration, le pouvoir de l'Etat reste avant tout politique, répressif et réglementaire. Le stade du capitalisme monopoliste d'Etat se manifeste par un transfert massif de certaines fonctions économiques à l'Etat, dans l'intérêt et sous le contrôle des Grandes Entreprises et du capital financier.

Economiquement, la formation sociale se structure alors de la façon suivante :

— Les grandes entreprises industrielles s'assurent des marchés réguliers pour une production planifiée de façon indicative à l'échelon central (Plans, gouvernements).

— Les entreprises petites et moyennes assurent l'amortissement des fluctuations marginales du marché; par le mécanisme des prix, une grande part de la plus-value qu'elles produisent leur échappe.

— Un secteur économique d'Etat peut assurer par une demande autonome les conditions de réalisabilité de la production privée (politique budgétaire et commandes publiques) et assure d'autre part la production des secteurs à très bas taux de profit interne, les soustrayant ainsi à la sphère de péréquation.

Cette restructuration a été considérablement précipitée par la crise de 1930, la guerre et la reconstruction. Le phénomène est à la fois révélé et occulté par ses expressions idéologiques : débat entre libéralisme et dirigisme, plan et marché, nationalisation et privatisation, etc. En fait ce sont les fluctuations conjoncturelles qui donnent la vedette tantôt à l'initiative publique, tantôt à l'initiative privée, selon un mécanisme aujourd'hui assez bien « intégré ».

B. La production-transport et l'intervention de l'État

Nous avons laissé, à la fin de la Première Partie, le capitaliste transporteur dans une situation désespérée : la concurrence, la pression de la clientèle et des fournisseurs réduisaient de plus en plus son taux de profit interne; il ne pouvait s'en tirer qu'en assurant en sa faveur

un transfert de plus-value, ce qui provoque la réaction de tout le capital industriel.

L'intervention de l'Etat pour le secourir peut prendre deux formes :

1. La bonification du taux de profit.

Les secteurs à trop bas taux de profit interne et qui, face à la concurrence internationale, ne profitent pas de la péréquation (telle la Marine Marchande), ne parviennent généralement plus à assurer la rémunération des capitaux, même financiers (capitaux à long terme). L'Etat intervient d'abord en apportant lui-même du capital frais (création des sociétés mixtes : Compagnie des Messageries Maritimes et Compagnie Générale Transatlantique), ce qui supplée à la défaillance des actionnaires.

En ce qui concerne l'autofinancement, l'Etat intervient tant au niveau du Résultat Brut d'Exploitation que de la Formation d'Épargne Brute par des subventions d'équilibre, primes de modernisation, allocations et dégrèvements divers ⁽¹⁾. Quant à l'épargne « avale », c'est-à-dire les capitaux à long et moyen terme, l'Etat peut assurer une bonification des intérêts versés : selon B. FRANCOU, ce « cadeau » représente (vers 1965) annuellement 200 millions de francs, soit un tiers des intérêts versés.

De plan quinquennal en plan quinquennal, la France court après la stabilisation de son déficit de fret maritime qui fait peser une menace sur la maîtrise de ses approvisionnements et entretient un malaise dans « la profession ». Le Comité Sectoriel de la Marine de la Commission des Transports du VI^e Plan estime qu'au train actuel, celui-ci passera de 160 à 280 millions de dollars au cours du VI^e Plan, si on se contente des 6 milliards de francs actuellement prévus pour l'investissement. Cette somme draine déjà la totalité de l'autofinancement et nécessitera une aide de 430 millions de francs, soit 7 %. Pour

⁽¹⁾ Selon B. FRANCOU, le montant de ces versements de l'Etat à la marine marchande est passé de 120 millions de francs en 1962 à 173 en 1967 (*op. cit.*).

stabiliser le déficit, il faudra 2,5 milliards de plus, qui, eux, exigeront une aide publique de 600 Millions, soit 24 % ! On mesure par là le coût de l'accumulation élargie du capital dans la marine marchande...

2. La nationalisation et la budgétisation.

Face à la menace que fait peser la baisse tendancielle du taux de profit interne d'un secteur sur le taux de profit moyen, la solution la plus radicale ⁽¹⁾ est de... dispenser ce secteur de tout profit, voire lui octroyer un profit négatif. C'est effectivement la raison déterminante de beaucoup de nationalisations (des chemins de fer, de l'énergie ou de... la sidérurgie en Grande-Bretagne).

Les entreprises nationalisées vendent ainsi leurs services à des prix qui ne réalisent pas la plus-value (ce qu'« on » s'accorde à trouver normal), et souvent ne couvrent même pas le prix de revient (ce qu'« on » trouve parfois plus contestable). ⁽²⁾

Parallèlement à cette politique de nationalisation se poursuit la politique de « budgétisation », qui consiste à faire financer l'infrastructure de déve-

loppement par le surplus de la collectivité au moyen de l'impôt, ce qui, nous l'avons montré (III, B-2) s'est toujours fait. Mais l'élément nouveau consiste en la rationalisation et en la systématisation de cette pratique dans l'intérêt direct des Grandes Entreprises. Le moyen le plus simple est de financer budgétairement l'infrastructure fixe, le matériel circulant étant assumé par du capital privé, mixte ou nationalisé.

Prenons l'exemple des Ports autonomes. L'infrastructure lourde (digues et accès) est financée budgétairement, l'infrastructure légère (matériel de levage, etc.) et le capital circulant étant à la charge du Port Autonome dont le budget doit être en équilibre. Les prévisions de financement de l'investissement des Ports Autonomes pour le VI^e Plan sont, d'après le Comité « ad hoc », de 2 milliards pour le financement budgétaire, et de 2 milliards « autres » dont 100 millions seulement viendront du privé ! Ainsi, si on prend la Grande Darse du Port de Dunkerque et son écluse, qui consiste simplement en une digue et un bassin canal (donc entièrement financée budgétairement), on voit du premier coup d'œil que le complexe USINOR est seul à en user directement. Ainsi l'Etat prend en charge une très importante fraction du capital constant (et fixe) de la Sidérurgie...

Les buts et principes de cette politique de nationalisation-budgétisation (dont l'incidence sur le taux de profit fait l'objet d'une tentative d'étude chiffrée reportée à l'Annexe 3) ont été clairement exprimés dans le « Rapport sur les entreprises publiques » de la Commission NORA. Celle-ci s'indigne de voir ces entreprises exercer une ponction sur le marché des capitaux à long terme (d'après notre étude, c'est précisément le contraire du but recherché par la nationalisation), et préconise une solution plus conforme à la structuration actuelle du capitalisme : réduire les besoins financiers par une hausse des prix en reportant aux ministères particuliers (agriculture, industrie, etc.) la responsabilité de transferts au profit des « traîneurs du progrès », et ne financer la F.B.C.F. que par le Budget et l'autofinancement.

⁽¹⁾ Nous avons vu que le capital financier, qui se contente d'un profit inférieur au taux de profit moyen, a pu, par exemple financer le chemin de fer. Mais le récent dérèglement du marché financier, provoquant une hausse persistante des taux, a mis les Compagnies ferroviaires U.S. dans une situation critique (Penn Central). En France, les Compagnies ne se sont pas faites prier pour « accepter » leur nationalisation.

⁽²⁾ L'idéologie propre de « rationalité » des « grands commis » de l'Etat, et le souci de la classe capitaliste de voir diminuer la ponction de l'Etat sur ses revenus imposés, se traduisent par le confus débat sur la « vérité des prix dans les services publics ». Technocrates et Grand Capital s'accordent à tarifier le transport des marchandises (celui qui entre dans la rotation du capital) au « coût marginal social » (c'est-à-dire de telle sorte que le capitalisme industriel n'ait pas à assumer les charges liées au caractère global de « capital fixe » du transport) et le transport des personnes (où le transport apparaît comme bien final) au « coût complet ». Cependant, M. NORA dans son rapport, et MM. ABRAHAM et THOMAS, dans leur « Micro-économie », préconisent très logiquement de faire payer par les *employeurs* (et au coût marginal social) le transport quotidien de leur main d'œuvre. Il est à craindre que cette intéressante retombée de la démarche néoclassique ne trouve d'autre soutien effectif, dans le cadre *actuel* de la formation sociale française, que la mobilisation des travailleurs dans les Comités d'Usagers des Transports en Commun.

C. Le « découpage-rentabilisateur »

La prise en charge par l'Etat du capital fixe des transports (infrastructure notamment) est ainsi déterminée économiquement, et aussi surdéterminée historiquement, politiquement, juridiquement. Les nécessités du capitalisme et la tradition se rejoignent pour renforcer « l'évidence idéologique » de la nécessité de la prise en charge publique des transports. D'où la surprise d'une grande partie de l'opinion éclairée devant les brusques revendications du Capital Privé depuis quelques années, et l'indignation parfois manifestée devant le dynamisme novateur de M. CHALANDON, qui remet au privé ce qui rentre dans les conditions normales de rentabilisation analysées par MARX (cf. II^e partie).

C'est qu'une bonne compréhension des possibilités du Capitalisme Monopoliste d'Etat conduit, non pas à nationaliser à tort et à travers tout ce qui a l'air « peu rentable » ou « difficile à faire payer », mais à opérer un *découpage judicieux* entre le public et le privé, en réservant des « lots d'investissement » à des consortiums financiers qui y trouveront une réalisabilité marchande suffisante pour assurer la rémunération du capital productif d'intérêt.

On a déjà signalé le cas de la « sidérurgie sur l'eau » (financement du port par l'Etat, du laminoir par la sidérurgie) : mais les exemples sont légions : « dénationalisation » de certains services de la S.N.C.F., séparation entre études et construction dans l'aéronautique, etc.

Dans le domaine des transports, un des cas les plus intéressants de « découpage » est sans doute le trafic routier. Il fait intervenir les trois éléments de la structure économique actuelle : les grandes entreprises chargeuses, la nuée de sous-traitants transporteurs qui prennent en charge le capital et le matériel circulant, et l'Etat qui fournit la fraction la plus fixe du capital constant.

Le 8^e rapport des comptes des Transports de la Nation, qui s'arrête à 1967, montre l'expansion du transport routier (qui s'est encore accélérée depuis), la croissance de la part des transports pour

compte d'autrui qui, de 1962 à 1967, passe de 12,5 % à 15,5 %, surtout là où les inconvénients du caractère de « capital fixe » sont les plus marqués : pour les longues distances (où le compte d'autrui augmente de 94 %, le compte propre de 49 %).

Or les transporteurs (dont 46 % sont des artisans, et 85 % ont moins de 5 véhicules) sont des sous-traitants particulièrement intéressants pour les industriels chargeurs. La sous-traitance prend des formes multiples : permanente, préférentielle ou conjoncturelle, selon l'intérêt de la Grande Entreprise. Soumis à cette domination, et malgré la réglementation, les transporteurs sont souvent obligés de contracter en dessous du minimum légal. La première conséquence en est un transport massif de plus-value absolue ou relative vers les industriels (qui, de plus, se débarrassent sur les transporteurs des frais généraux de stockage, distribution, etc.). La seconde est une surcharge désastreuse du réseau routier français (il faudra dépenser pendant le VI^e Plan 3,5 fois plus pour la route qu'au cours du V^e) et un sous-emploi du potentiel ferroviaire (1,6 millions de t/km par km et par an, contre 2,5 fois plus aux U.S.A., et 15 fois plus en U.R.S.S.) (1).

D. Le transport comme bien final

J'aborde enfin le problème de la demande finale du transport de voyageurs (les transports en commun de la main-d'œuvre s'apparentent théoriquement aux aspects précédemment analysés). Il faut bien voir que jusqu'à une époque récente la « demande de voyage » était un phénomène tout à fait marginal. Il a fallu attendre la « révolution de la Ford T » et les congés payés pour que le « tourisme » fasse l'objet d'un investissement capitaliste, avec tout le développement de l'idéologie adéquate.

(1) Chiffres cités par J.P. NORAC dans « La mainmise des monopoles sur le transport routier », revue Economie et Politique n° 192. Il faut cependant signaler que la dimension de ces pays joue en faveur du transport ferroviaire.

BARAN et SWEEZY associent les cycles longs d'expansion du capitalisme à des « innovations qui font époque », en permettant à la fois le développement de la production et, par de multiples retombées, des débouchés pour cette production.

Le chemin de fer fut une de ses innovations, l'automobile lui succéda.

Dans ces conditions, la construction par l'Etat de l'infrastructure de transport devient la *condition de réalisabilité du matériel circulant*. L'Etat doit alors faire face à une formidable pression : celle du « Lobby » des constructeurs métallurgistes et pétroliers qui s'exerce soit directement, soit par l'intermédiaire de « l'opinion publique ».

A ce titre il faut remarquer que si la presse de l'automobile tire à 2 400 000 exemplaires, il n'y a aucun périodique des usagers des transports en commun et que les goûts des consommateurs sont différemment entretenus et satisfaits (le « Concorde » aura absorbé autant de crédits publics que les transports en commun dans le même temps, alors que celui-là transportera par jour 1 400 personnes, et ceux-ci 3,4 millions !)

Le problème de l'allocation du surplus national drainé par l'impôt se pose alors avec acuité, et les choix deviennent difficiles entre les impératifs de réalisabilité de la production capitaliste et les impératifs de ce qu'il faut bien appeler « la défense du cadre de vie » (*cf.* les hésitations du VI^e Plan sur la politique de transport de la Région Parisienne).

Nous abordons ici un problème fondamental. Jusqu'à présent, dans cet article, l'intervention de l'Etat dans le domaine des transports avait du moins les apparences de la recherche d'une rationalité à moyen terme, suppléant aux carences et aux gaspillages du libéralisme (*cf.* l'idéologie des Saint-Simoniens). C'est que nous sommes partis du Transport comme « moyen » nécessaire à la circulation d'autres marchandises, circulation dont nous ne discutons pas la « rationalité » (si toutefois, cela a un sens).

Avec le Transport comme bien final, ou avec la demande d'infrastructure par les entreprises productrices ou ges-

tionnaires du matériel circulant, nous sommes amenés implicitement à poser la question, bien que ce ne soit pas le but de cet article. En tout état de cause, lorsqu'elle est exposée à la concurrence internationale, l'infrastructure publique est « obligée » de suivre l'évolution technologique du matériel circulant (containérisation, appontements pour pétroliers géants, aéroports pour « jumbo-jet », etc.).

M. PISANI, alors Ministre de l'Équipement, confiait lors d'une Conférence à l'École Polytechnique, ses craintes et son scepticisme quant à l'utilité réelle et la cohérence à long terme de cette course au sur-équipement. Ses doutes trahissaient la contradiction de plus en plus profonde entre la production socialisée des valeurs d'usage et l'appropriation privée de la plus-value sociale.

EN GUISE DE CONCLUSION

Cette étude ne fait que poser quelques jalons dans la recherche des déterminations concrètes de l'Économie des Transports, et plus généralement de l'intervention de l'Etat dans les grands investissements. Il faudrait une étude historique bien plus approfondie, une enquête rigoureuse sur la *raison* des choix budgétaires et les mobiles fondamentaux des actuels « décideurs », pour évaluer quels « moments » de cette totalité dialectique ont été ici sous-estimés, sur-estimés ou... négligés. Il faudrait notamment resituer précisément les différentes « idéologies pratiques » que sont la microéconomie, la R.C.B. et autres « mathématiques de la décision », car les apparences font aussi partie de la réalité.

Se trouverait alors posée la traditionnelle question de la « rationalité en économie », notion ambiguë, car dirait MARX après HEGEL... « il ne suffit pas de rechercher le concept de la réalité, encore faut-il que la réalité recherche son concept ».

A. JUILLET

ANNEXE 1

La théorie matérialiste de la valeur-travail et ses premiers développements

Depuis « le Capital », les ouvrages de vulgarisation ou d'approfondissement scientifique abondent sur la question. Je ne donne ici que les premiers résultats, sans m'étendre sur la justification de la pertinence des concepts, et surtout dans le but de fixer ma terminologie.

A. Valeur et plus-value

Un bien ou service nécessitant un travail humain devient marchandise quand lui est socialement reconnue une valeur d'usage. Chaque marchandise est affectée d'une valeur d'échange, ou « valeur », proportionnelle au temps de travail humain socialement nécessaire à sa reproduction à la date considérée : d'où la dévalorisation spontanée des marchandises.

Dans le mode de production capitaliste, le temps de travail f devient lui-même marchandise; sa valeur v (c'est-à-dire la quantité de travail nécessaire à la reproduction de la force de travail) est elle-même inférieure à f : cela correspond à la différence, appelée *surtravail*, entre ce que les hommes produisent et ce dont ils ont besoin pour vivre en produisant. La différence $pl = f - v$ est appelée *plus-value*.

Le Capital est une valeur qui se « valorise » de la façon suivante : le *capitaliste*, qui possède une somme d'argent A , achète en quantité f la force de travail du « prolétaire » qui n'a que cette marchandise à vendre pour assurer sa subsistance, et une valeur c de moyens de production (c comprend les dépenses d de fournitures et matières premières, et l'usure u des machines). Son argent

s'est alors transformé en Capital productif P de valeur $c + v$. Il met en œuvre les forces productives et produit un capital marchandise M , de valeur $c + f = c + v + pl$. Il ne lui reste plus qu'à réaliser la valeur sous forme d'Argent A' . Dans tout le texte, le mot « réaliser » (et ses dérivés) est utilisé dans le sens de la transformation sous forme argent d'un capital-marchandise.

Le cycle de *rotation du capital* peut être ainsi schématisé :

$$A - P \left\{ \begin{array}{l} c \\ v \end{array} \right. \dots M - A'$$

B. Le taux de profit.

La quantité $c + v$ apparaît au capitaliste comme le *prix de revient* de M , la quantité pl comme son *profit*, dans le cas où le prix de vente est égal à la valeur, ce qui est le cas d'équilibre dans la production marchande simple.

On distingue le *capital constant* c et le *capital variable* v (ainsi nommé parce qu'il semble varier de v à $v + pl$).

On appelle *taux de plus-value* :

$$pl' = \frac{pl}{v}$$

Composition organique du capital :

$$q = \frac{c}{v}$$

A chaque rotation du capital, la valeur $v + d$ « passe » dans la valeur du produit : on appelle cette fraction *capital circulant*. En revanche, la valeur des machines u ne s'intègre que petit à petit à la marchandise, alors que de toute façon l'obsolescence, la nature et l'usage la dévalorisent assez régulièrement. On appelle cette fraction du capital productif : *capital fixe*.

Le *capital avancé* K est le total du capital productif nécessaire à la production; il est affecté à l'achat du capital fixe *total* et à l'achat du capital circulant *pour un cycle*. On peut définir un temps de rotation des différents éléments du capital avancé, c'est le temps nécessaire à leur réalisation totale : pour le capital

ANNEXE 2

Chiffres sur le taux de profit moyen

circulant, c'est la durée du cycle de rotation; pour le capital fixe, c'est le temps d'usure ou d'obsolescence complète. Soit t la moyenne pondérée de ces différents temps : c'est le *temps de rotation du capital avancé*.

La motivation réelle du capitaliste est le rendement de son capital, c'est-à-dire le rapport de son profit annuel sur le capital avancé : le taux de profit.

J'appelle *taux de profit interne* $pr' = \frac{pl'}{K}$; c'est le rendement du capital quand les marchandises se vendent à leur valeur.

On montre (cf. J. BENARD, « La conception marxiste du Capital », SEDES, 1952) que :

$$pr' = \frac{pl'}{t(q+1)}$$

Cette formule est valable par sommation dans tout sous-ensemble de la production (où l'on admet que pl' , fruit de la lutte des classes à l'échelon de la formation sociale, est constant). On a alors un *taux de profit moyen* $\overline{pr'}$. Admettant que la socialisation du travail et le progrès technologique accroissent à long terme t et $q+1$, on montre que, quelle que soit l'évolution de pl' , $\overline{pr'}$ décroît : c'est ce que MARX appelle la *baisse tendancielle du taux de profit*.

Le taux de profit interne étant variable d'une branche à l'autre, la concurrence des capitaux abaisse les prix au-dessous de la valeur dans les branches à plus haut pr' . Le taux de profit réel tend donc à s'égaliser dans le sous-ensemble où s'exerce réellement la concurrence des capitaux, et que j'appelle *sphère de péréquation du taux de profit*. Le total des prix reste égal au total des valeurs, mais la plus-value est transférée d'une branche dans l'autre.

De plus en plus, le détenteur d'argent n'investit pas lui-même, mais le prête à un capitaliste entrepreneur. Le profit est alors réparti entre « profit d'entrepreneur » et *intérêt*. Le taux d'intérêt reste inférieur au taux de profit moyen, mais ne lui est pas mécaniquement lié.

Bien évidemment l'INSEE ne fournit pas une comptabilité en c, v, pl', K , fréquence de rotation, etc. Sa mission est de répondre aux besoins de la pratique *immédiate* (donc « pseudo-concrète ») des capitalistes bancaires ou entrepreneurs, et du gouvernement. J'ai néanmoins tenté une évaluation des grandeurs correspondantes aux concepts liés à la théorie de la valeur-travail, mais mon ignorance des techniques de la Comptabilité Nationale m'a cantonné dans le « Compte des entreprises par secteurs de 1966 », avec quelques emprunts aux Comptes de la Nation et au T.E.I. 1966.

Le fil directeur a consisté à : partir des comptes de l'ensemble des ENF, montrer les inconvénients de la *branche* transport, qu'ils sont plus particulièrement assumés par le *secteur* public, d'où une bonification du taux de profit pour le secteur privé par transfert de plus-value.

Je me suis résolu pour cela aux approximations suivantes :

— Calcul du taux de plus-value

- Pour v , j'ai pris « salaires + prestations sociales ».

- Pour pl' , j'ai pris « valeur ajoutée — v », ce qui est faux puisque :

1. La « valeur ajoutée » de la comptabilité nationale inclue *déjà* le transfert de plus-value. $\frac{pl'}{v}$ apparaît donc variable, mais c'est déjà un indicateur de transfert. En particulier, il est *nul* pour les transports publics, qui ne réalisent donc pas la plus-value et l'abandonnent à la sphère de péréquation. J'ai alors accolé à cette évaluation un second chiffre : en ajoutant les subventions d'exploitation à la valeur ajoutée, ce qui ne change pas grand chose.

2. L'INSEE ne fournit que la V.A. brute ($u + v + pl'$).

— *Calcul de la composition organique du capital*

Le total des dépenses intermédiaires peut être considéré comme égal à « *d* ». Encore ne faut-il pas compter deux fois les mêmes dépenses.

Pour le *secteur* privé, je ne disposais que du total des achats de biens et services, y compris interconsommation : j'ai donc dû renoncer.

En ce qui concerne les amortissements (« *u* »), je ne disposais que de la F.B.C.F. qui inclue l'investissement net. Je l'ai quand même adoptée, car le taux d'accumulation *s'impose* aussi au capitaliste (« investissements contraints »).

Je me suis alors aperçu que la composition organique du capital est plus faible pour le transport public que pour l'ensemble des E.N.F. On voit là l'importance de la *vitesse* de rotation du capital fixe, et l'erreur habituelle qui consiste à la négliger (en posant :

$$pr' = \frac{pl}{c + v} = \frac{pl'}{q + 1}$$

Enfin, j'ai adjoint en un deuxième chiffre le montant de la F.B.C.F. liée au transport total et venant des administrations (infrastructure portuaire et routière).

— *Calcul de t*

Je n'ai pu le faire, ne disposant pas de *compte de capital* ! Néanmoins, le rapport des pourcentages de F.B.C.F. et de capital, entre l'activité transport et l'activité générale, fournis par les Comptes de la Nation $\frac{13,5}{34} = 3,35$ m'incite à penser que le rapport des temps de rotation est de cet ordre.

— *Résultats*

En admettant que $pr' = \frac{pl'}{t(q + 1)}$, et que les rapports des temps de rotation est 3,35, cela nous donne :

$$\frac{\text{taux de profit dans le transport}}{\text{taux de profit général}} \simeq 1/4.$$

	$pl' = \frac{VA - v}{v}$	$\frac{1}{(1 + q)} = \frac{v}{d + FBCF + v}$	$\frac{1}{t}$
Ensemble des ENF ..	1,3	0,43	
Transport	0,4 (0,75)	0,39 (0,35)	?
Transport public	0 (0,5)	0,5	
Secteur privé	1,9	?	