

L'état et les Chemins de Fer

Lén Walras

[Ce mémoire a été composé dans le courant de 1875, à un moment où la question du rachat des chemins de fer, de nouveau pendante en Suisse à l'heure actuelle, avait été déjà soulevée dans le canton de Vaud et sur la demande de deux membres du Conseil d'État de Vaud dont un, M. Delarageaz, s'en est autorisé au cours d'une série d'articles publiés par le Nouvelliste Vaudois en octobre 1875. Je m'en suis servi moi-même, depuis lors, comme de texte dans mon cours d'économie politique appliquée en y ajoutant les développements que m'ont fournis divers ouvrages successivement parus et dont les auteurs se mettaient plus ou moins à mon point de vue. Je laisse le morceau tel qu'il fut écrit, me réservant d'analyser les ouvrages dont il s'agit dans une Note finale. - Revue du Droit public et de la Science politique, mai-juin et juillet-août 1897.]

Il est positif que, pour certains économistes, l'économie politique et sociale est une science qui tient tout entière dans ces quatre mots: *Laisser faire, laisser passer*. Quelle que soit la question qu'on leur pose, et qu'il s'agisse du travail des enfants et des femmes dans les manufactures ou du régime des colonies, du commerce des blés ou de l'industrie des transports, ils n'y voient jamais qu'une seule et unique solution possible: l'initiative individuelle s'exerçant dans la plénitude de sa liberté. Qu'on parcoure l'article: *Chemins de fer, de fer*, de M. Michel Chevalier, dans le *Dictionnaire de l'économie politique* article, remarquable à bien des égards, et demeuré tel quoique écrit depuis près de vingt-cinq ans, on y verra discutés successivement tous les problèmes que soulèvent ces voies de communication, sauf un seul: celui de savoir si ce ne serait point à l'État de les construire et de les exploiter. L'auteur ne semble pas mettre en doute un seul instant que cette tâche n'incombe à des compagnies privées. A un certain moment, il nous parle de l'exploitation des chemins de fer telle qu'elle se faisait en Angleterre, vers 1843; il nous apprend que quelques personnes trouvaient cette exploitation « très peu conforme à l'intérêt public », et demandaient que les chemins de fer anglais « fussent rachetés et exploités par l'État ». Puis il ajoute: « Cette conclusion était forcée. Le gouvernement anglais aurait eu tort de s'emparer des chemins de fer en les rachetant d'autorité. C'eût été une atteinte très sérieuse à l'esprit d'association qui est une des forces vitales de la société anglaise. C'eût été une attaque contre la *liberté de l'industrie* qui est un des attributs indispensables de la société moderne. Jusque là, dans les chemins de fer, les administrateurs s'étaient mépris, la *liberté de l'industrie* avait fait un écart. Ce n'était pas une raison pour exercer envers les compagnies des violences et pour entraver systématiquement la liberté de l'industrie en matière de chemins de fer. Les associations étaient accessibles à la raison. La *liberté de l'industrie* portait en elle-même, le temps aidant, le remède à ses propres excès (1) ». C'est le même auteur qui, à la fin d'une longue lettre, dans une polémique avec M. Wolowski au sujet de la liberté des banques d'émission, après avoir invité son contradicteur à prendre un maître de philosophie comme M. Jourdain, lui disait: « Si donc dans cette affaire, mon honoré confrère, vous avez présenté une œuvre aussi peu convaincante, c'est que vous êtes entré en campagne en répudiant le principe de la *liberté du travail*: vous avez fait comme le marin qui, en mettant à la voile, jeterait la boussole à la mer. La discussion sur les banques, de même que toute discussion politique, est sans issue pour celui qui tourne le dos à la liberté du travail. Conservons la bonne habitude de respecter ce principe, qui fait notre force et notre valeur. Revenons-y sans fausse honte quand nous avons eu le malheur de nous en séparer (2) ». On le voit: la construction et l'exploitation des chemins de fer par des compagnies privées et la libre émission des billets de banque sont des applications du principe de la liberté de l'industrie ou de la liberté du travail; et tout homme qui ne sera pas partisan de ces systèmes sera un adversaire du principe de la liberté de l'industrie ou de la liberté du travail, un ennemi de l'économie politique, tranchons le mot, un socialiste. Et pourtant, il ne faut pas creuser beaucoup pour reconnaître que, par des motifs différents, mais également décisifs, l'émission des billets de banque n'a rien de plus à faire avec la liberté du travail que la construction et l'exploitation des chemins de fer avec la liberté de l'industrie.

On sait que la formule: *Laisser faire, laisser passer*, ainsi traduite: *Libre concurrence et libre échange*, a été adoptée par l'école de Manchester et poussée par cette école à ses dernières limites. Mais on sait aussi qu'une réaction énergique contre cet excessif individualisme est en train de s'opérer en Allemagne sous le nom de *socialisme de la chaire*. Une fraction notable, si ce n'est même la majorité, des professeurs d'économie politique et sociale des Universités de ce pays se sont déclarés résolus à préconiser, dans certaines limites, l'intervention de l'État en manière d'industrie. Ces novateurs ont annoncé l'intention de se placer dans une position intermédiaire entre

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

le socialisme qui fait trop intervenir l'État et le manchesterianisme qui ne le fait pas intervenir assez. D'Allemagne, le socialisme de la chaire a déjà passé en Italie où beaucoup d'hommes distingués, et même plusieurs économistes éminents, lui ont donné leur adhésion. Inutile d'ajouter que les chemins de fer et les billets de banque sont au nombre des manifestations de l'industrie et du crédit dans lesquelles on se réserve d'appeler l'intervention de l'État. Mais, à vrai dire, on ne voit pas jusqu'ici que les économistes de la nouvelle école se montrent fort supérieurs à ceux de l'ancienne quant à la manière d'établir leurs conclusions. Ces anciens économistes affirmaient le *laissez faire*, *laissez passer*; les nouveaux affirment l'intervention de l'État; mais ni les uns ni les autres ne démontrent rien. Or, c'est d'affirmations gratuites surtout que nous sommes las, et ce serait surtout de démonstrations rigoureuses que nous aurions besoin. Ce que nous reprochons, en somme, à M. Michel Chevalier c'est moins encore de conclure en matière de chemins de fer et de billets de banque à la liberté de l'industrie et du travail que de ne fonder cette conclusion sur aucune base quelconque, soit rationnelle soit expérimentale. Aussi ne saurait-il nous suffire d'entendre les socialistes de la chaire nous donner l'assurance qu'ils feront intervenir l'État en matière de chemins de fer, qu'ils le feront intervenir un peu plus que les économistes, sans toutefois le faire intervenir tout à fait autant que les socialistes proprement dits. A quel titre l'État peut-il et doit-il intervenir dans l'industrie des chemins de fer? Voilà ce que nous voudrions savoir. Nous saurions par cela même exactement dans quels cas et dans quelles limites il y peut et y doit intervenir. Nous sortirions enfin des systèmes pour entrer dans la science.

I

Des services publics et des monopoles économiques.

L'économie politique pure nous apprend que: La production et l'échange sous le régime de la concurrence des propriétaires fonciers, travailleurs et capitalistes consommateurs et des entrepreneurs producteurs, sur le marché des services et sur le marché des produits, est une opération par laquelle les services peuvent se combiner en les produits de la nature et de la quantité propres à donner la plus grande satisfaction possible des besoins sous cette double réserve: 1° que chaque service comme chaque produit n'ait qu'un seul prix sur le marché, celui auquel l'offre et la demande sont égales; et 2° que le prix de vente des produits soit égal à leur prix de revient en services (3).

Qu'il n'y ait, pour les services et pour les produits, qu'un seul prix sur le marché, celui auquel a lieu l'égalité de l'offre et de la demande, et que le prix de vente des produits soit égal à leur prix de revient en services, ces deux conditions n'en font qu'une seule et unique qui est que les services s'échangent les uns contre les autres suivant des proportions communes résultant des dispositions de tous leurs propriétaires; et cette condition est une condition de justice qu'il appartient à l'économie sociale d'établir (4).

Que les produits soient de la nature et de la quantité propres à donner la plus grande satisfaction possible des besoins, autrement dit, qu'il ait été tiré le plus grand et le meilleur parti possible des services, c'est là une circonstance dont l'utilité est évidente par elle-même. Et quand l'économie politique pure l'a énoncée, il ne reste plus à l'économie politique appliquée qu'à rechercher avec soin les cas où la concurrence est possible pour se confier à elle, et ceux où elle ne l'est pas pour recourir à quelque autre moyen.

Or la concurrence est généralement possible en matière de production de services et produits d'intérêt privé. Ces services et produits sont ceux qui intéressent les hommes en tant qu'individus vaquant librement à l'obtention de leurs positions personnelles, c'est-à-dire à la satisfaction de besoins divers et inégaux pour chacun d'eux. Chaque individu consommateur suppose le nombre d'unités de services ou produits alimentaires, d'habillement, mobiliers, etc., qu'il pourrait consommer à la rigueur. Il compare les intensités d'utilité, non seulement des unités similaires d'un même service ou produit, mais des unités différentes des diverses espèces de services ou produits. Les prix une fois criés ou affichés, il voit comment il doit distribuer son revenu entre ces diverses marchandises pour se procurer la plus grande utilité effective possible. Et, finalement, il demande tant de tels ou tels produits ou services. Ainsi, il y a généralement, pour chaque service ou produit d'intérêt privé, une foule de consommateurs-demandeurs; et, par cela même, il y a une foule de producteurs-offreurs assurés de vendre à l'un ce qu'ils ne vendront pas à l'autre. Dès lors, la concurrence peut fonctionner. La demande de certains produits se trouvant supérieure à l'offre, les consommateurs iront à l'enchère et feront la hausse; le prix de vente s'élèvera au-dessus du prix de revient, et la production se développera. L'offre de certains produits se trouvant, au contraire, supérieure à la demande, les producteurs iront au rabais et feront la baisse; le prix de vente tombera au-dessous du prix de revient, et la production se restreindra. L'ordre et la proportion

s'établiront d'eux-mêmes avec l'équilibre.

Il n'en est pas de même en matière de production de services et produits d'intérêt public. Ceux-là sont théoriquement ceux qui intéressent les hommes comme membres de la communauté ou de l'État procédant d'autorité à l'établissement des conditions sociales, c'est-à-dire à la satisfaction de besoins qui sont les mêmes pour tous et qui sont égaux pour tous. On peut bien, si l'on veut, se figurer l'État consommateur supputant, lui aussi, le nombre d'unités de services ou produits relatifs à la sécurité extérieure et intérieure, à la justice, à l'instruction, aux communications, etc., qu'il lui faudrait à la rigueur; comparant les intensités d'utilité des unités similaires d'un même service ou produit et des unités différentes des diverses espèces de services ou produits; voyant, les frais évalués, comment il doit employer son revenu pour se procurer la plus grande utilité effective possible; et enfin, demandant tant de tels ou tels produits ou services. Mais la similitude s'arrête là. Tout cela fait, il n'y aura généralement, pour chaque service ou produit d'intérêt public, qu'un seul consommateur-demandeur, l'État; et, par cela même, il n'y aura point de producteurs-offreurs, chacun d'eux devant se dire que ce qu'il ne vendrait pas à l'État, il ne le vendrait à personne.

En possession d'un principe imparfaitement démontré et même imparfaitement défini, mais néanmoins fondé jusqu'à un certain point, et désireux de l'appliquer dans le plus grand nombre de cas possible, les économistes se sont toujours efforcés d'assimiler les services ou produits d'intérêt public à ceux d'intérêt privé. C'est une erreur: il y a entre les uns et les autres une différence absolue. Le besoin des services ou produits d'intérêt privé est senti par les individus; le besoin des services ou produits d'intérêt public n'est senti dans toute son étendue que par la communauté ou l'État. De même que les individus ne sentent pas toujours judicieusement leurs besoins, l'État non plus ne sent pas toujours judicieusement les siens, si les hommes qui le représentent ont été mal choisis. Cela est fâcheux, dans les deux cas, et il importe de remédier à la cause du mal; mais il ne s'ensuit pas qu'il faille, dans le second, s'en remettre aux individus du soin de demander les services et produits d'intérêt public; car il est certain qu'alors ces services et produits ne seraient le plus souvent ni demandés ni offerts, ni produits ni consommés. Aussi les économistes qui ont prétendu soumettre la production des services publics à la règle de la libre concurrence ont-ils commis une méprise que leur ton d'assurance et de plaisanterie rieuse rend que plus lourde et plus inexcusable. Ils ont compromis la science politique autant que la science économique; ils ont porté la confusion dans toute la science sociale.

Ce n'est donc qu'exceptionnellement que l'État peut attendre de la concurrence la production des services ou produits d'intérêt public; en général, il doit les produire lui-même, et s'il a des raisons de vouloir, non seulement que ces services ou produits soient consommés, mais qu'ils le soient dans certaines conditions, il peut toujours déclarer qu'il les produira seul: en termes techniques, il peut s'en réserver le *monopole*. Au contraire, ce n'est qu'exceptionnellement que l'individu doit produire lui-même les services ou produits d'intérêt privé; en général, il peut en attendre la production de la concurrence. C'est alors le cas de proclamer le « principe de la libre concurrence »; et, toutefois, à côté des monopoles d'État relatifs aux services et produits d'intérêt public qui sont fondés sur le droit et qu'on peut appeler monopoles *moraux*, il y a place pour des monopoles d'État relatifs à des services et produits d'intérêt privé qui seraient fondés sur l'intérêt, qu'on pourrait appeler monopoles *économiques* et qui, tout en n'étant pas, comme les premiers, en dehors de l'industrie, seraient au moins, comme eux, en dehors de la liberté de l'industrie.

En effet, la concurrence suppose aussi bien la multiplicité des entrepreneurs que celle des consommateurs; et, par conséquent, tout le principe de la libre concurrence repose aussi sur cette hypothèse que, de même qu'en cas de perte, la quantité des produits diminuera et leur prix s'élèvera par détournement d'entrepreneurs, ce qui supprimera l'excédent du prix de revient sur le prix de vente, de même, en cas de bénéfice, la quantité des produits augmentera et leur prix s'abaissera par affluence d'entrepreneurs, ce qui supprimera l'excédent du prix de vente sur le prix de revient et fera concorder ces deux prix l'un avec l'autre. Or, cette affluence d'entrepreneurs ne se produit pas lorsque, pour une cause ou pour une autre, l'entreprise est dans une seule main, c'est-à-dire en monopole. Alors, en cas de bénéfice, l'excédent du prix de vente sur le prix de revient n'est pas supprimé, par la raison que l'augmentation dans la quantité et l'abaissement du prix des produits ont lieu tant qu'ils amènent une augmentation du bénéfice de l'entrepreneur, et non pas jusqu'à ce que ce bénéfice soit réduit à zéro. Il suit de là que le principe de la liberté de l'industrie n'est pas nécessairement applicable à la production des services ou produits d'intérêt privé dont l'entreprise ne peut se faire qu'en monopole.

On sait quelle est la différence. Tandis que le « laisser faire » appliqué à une industrie susceptible de concurrence indéfinie a pour résultat que les consommateurs obtiennent la satisfaction maxima

avec la condition que le prix de vente soit égal au prix de revient, les entrepreneurs ne faisant ni bénéfice ni perte, la même règle appliquée à une industrie en monopole a pour résultat que les consommateurs obtiennent cette satisfaction maxima avec la condition que le prix de vente soit supérieur au prix de revient, le monopoleur faisant le plus grand bénéfice possible (5). Dans le premier cas, l'entrepreneur est un intermédiaire dont on peut faire abstraction, et les propriétaires fonciers, travailleurs et capitalistes échangent entre eux des services contre des services; dans le second cas, l'entrepreneur intervient pour prélever, à son profit, une certaine portion de la richesse échangée.

C'est pour éviter cette prélibation onéreuse qu'il y a lieu, dans certains cas, de ne plus « laisser faire », mais, au contraire, de faire intervenir l'État. L'État interviendra soit pour exercer lui-même le monopole soit pour l'organiser de façon à ce qu'il soit exercé sans bénéfice ni perte. Ainsi naissent les monopoles économiques fondés sur l'intérêt social à côté des monopoles moraux fondés sur le droit naturel. Ce sont des monopoles privés transformés en monopoles d'État ou en monopoles concédés par l'État. Il importe de bien distinguer ces monopoles économiques des monopoles moraux. Non seulement leur raison d'être n'est pas la même; mais, de plus, dans le monopole moral exercé au profit de la communauté, les produits, qui sont les services publics, peuvent et doivent souvent être gratuits, au lieu que, dans le monopole économique exercé au profit des individus, il suffit que les produits soient livrés aux prix de revient et non à ceux de bénéfice maximum.

Est-ce à dire que le principe de la liberté de l'industrie doive être suspendu et que l'État doive intervenir sans exception dans toutes les industries susceptibles de monopole ? Ce n'est pas, bien loin de là, notre conclusion. Notre analyse montre le monopole comme contraire à l'intérêt social, et l'intervention de l'État comme fondée sur l'intérêt social. Mais d'abord l'intérêt doit fléchir devant le droit, et ensuite un intérêt inférieur peut fléchir devant un intérêt supérieur. On conçoit tel cas où le monopole privé serait de droit. Si, par exemple, l'entrepreneur de notre produit était un inventeur parfaitement maître de son secret et ne demandant à aucun degré le concours ni l'appui de l'État, son droit ne serait-il pas d'exercer son monopole? De même que la communauté ou l'État a ses droits sur lesquels l'individu ne doit pas empiéter, de même aussi l'individu a ses droits que l'État ne doit pas méconnaître. On pourrait soutenir qu'en ce cas l'entrepreneur a sur son invention un droit de propriété, qu'il vend cette invention en vendant le produit dans lequel elle se réalise et qu'il est en droit de fabriquer de ce produit la quantité qui lui convient pour le vendre au prix qui lui convient. Ainsi, l'intérêt de la consommation céderait ici devant le droit de propriété. On conçoit aussi tel cas où le monopole privé serait d'intérêt. Si, par exemple, notre entrepreneur était un inventeur moins maître de son secret que le précédent et demandant à l'État sa protection pour exercer son monopole pendant un certain temps à la condition de mettre, ce temps écoulé, l'invention dans le domaine public, il pourrait être de l'intérêt de la société de conclure cette convention. En effet, il vaudrait mieux pour les consommateurs avoir immédiatement le produit en rémunérant par quelques années de monopole les efforts de l'inventeur que d'en attendre indéfiniment la découverte d'un heureux hasard. Ici, l'on aurait fait céder un intérêt moins considérable devant un intérêt plus considérable. Seulement, et tout cela dit, on conçoit enfin tel cas où, le monopole privé n'étant ni de droit ni d'intérêt, l'intervention de l'État deviendrait utile et légitime.

Supposons que le produit dont il s'agit soit de l'eau ou du gaz, et notre entrepreneur un individu ou une compagnie qui veut porter cette eau ou ce gaz au domicile des particuliers. Il n'y a là aucun secret qui puisse être gardé, ni aucune découverte de nature à être encouragée. Mais l'entrepreneur a besoin que la commune l'autorise à enfouir ses conduites sous la voie publique. Le monopole est inévitable. Là commune ne peut autoriser un nombre indéfini d'entrepreneurs à enfouir des tuyaux dans les rues; elle n'en peut autoriser que deux ou trois tout au plus; et ces deux ou trois seront bien vite amenés à se coaliser pour se partager entre eux un bénéfice de monopole plutôt que de se faire concurrence les uns aux autres. La concurrence entre un nombre limité d'entrepreneurs n'est rationnellement qu'un fait transitoire à la suite duquel se produit le fait définitif du monopole d'un seul fondeur sur la ruine des autres ou du monopole de tous ou de quelques-uns établi par coalition. Si donc, sous prétexte de liberté de l'industrie, on concédait, soit à un entrepreneur, soit à deux ou trois, sans conditions, la fourniture en question, le résultat final serait certain: il serait livré aux consommateurs 1000 mètres cubes d'eau ou de gaz par jour, au prix de vente de 5 fr. le mètre cube et au prix de revient de 2 fr., avec un bénéfice de 3000 fr. par jour (6). Quelle raison de justice ou d'utilité y a-t-il à cela ? Aucune. Dès lors, que la ville fournisse elle-même l'eau ou le gaz aux consommateurs, à raison de 5000 mètres cubes par jour au prix de 2 fr., sans bénéfice ni perte; ou autrement, qu'elle concède la fourniture par adjudication, le rabais portant sur le prix; le résultat sera le même. C'est ainsi que, dans les monopoles économiques, la

communauté intervient soit pour exercer elle-même soit pour faire exercer par un concessionnaire le monopole au prix de revient.

Mais on sait aussi que le monopole porte atteinte, non seulement à la condition d'égalité du prix de vente et du prix de revient, mais encore à celle de l'unité de prix (7). Ainsi, dans notre exemple, le résultat tout à fait définitif serait de faire livrer aux consommateurs 2 500 mètres cubes d'eau ou de gaz dont 10 à 50 fr., 40 à 20 fr., 950 à 5 fr. et 1 500 à 3 fr., l'entrepreneur unique ou les entrepreneurs coalisés réalisant ainsi un bénéfice de 5 550 fr. par jour (8). C'est, aux yeux de certains auteurs, une chose toute simple et toute naturelle que le monopoleur poursuive et obtienne ainsi un surcroît de bénéfice par le moyen du prix multiple. Parlant, à la fin de son travail: *De l'influence des péages sur l'utilité des voies de communication* (9), de la solution que comportent toutes les questions relatives à l'exploitation d'un monopole, « Cette solution, dit Dupuit, repose sur ce principe général, c'est qu'il faut demander pour prix du service rendu non pas ce qu'il coûte à celui qui le rend, mais une somme en rapport avec l'importance qu'y attache celui à qui il est rendu ». Nous ne saurions, quant à nous, accepter sans restrictions ce soi-disant principe qui, énoncé d'une façon aussi absolue, serait destructif de toute justice. Que ce soit l'intérêt du monopoleur d'entretenir sur le marché non plus un seul prix de vente égal au prix de revient, non plus même un seul prix de bénéfice maximum, mais plusieurs prix égaux aux plus grands sacrifices pécuniaires pouvant être consentis par les consommateurs, cela ne fait aucun doute; que ce soit son droit, c'est une autre affaire.

A cet égard, nous reviendrons à notre précédente distinction. Que s'il s'agit d'une industrie ou d'un commerce susceptible de libre concurrence, ou d'un monopole basé sur le droit ou l'intérêt général, nous n'avons rien à dire. Dans ces conditions, c'est le droit de l'industriel ou du commerçant de vendre le même produit à des prix différents, comme, d'autre part, c'est le droit du chaland de l'acheter ainsi si cela lui fait plaisir. Je dis le même produit, alors qu'il y aurait identité parfaite; à plus forte raison s'il y a une différence quelconque de nature, ou de qualité, ou d'apparence. Un chocolatier multiple les enveloppes et les étiquettes, un libraire multiplie les formats et les papiers, en évitant tous deux avec soin ce qui serait une tromperie sur la qualité de la marchandise, en vue de vendre le même chocolat ou le même ouvrage à des prix différents. Vous estimez que la différence des prix n'est pas justifiée par la différence de forme des produits; achetez en conséquence, ou, s'il vous plaît de payer non un produit réel, mais la satisfaction d'un caprice, ne vous plaignez pas.

Maintenant, et alors qu'il ne s'agirait plus que d'un monopole de fait, il nous sera bien permis de demander pourquoi à la faculté d'élever le prix de vente du niveau du prix de revient à celui du prix de bénéfice maximum, le monopoleur joindrait encore et par surcroît celle de maintenir sur le marché plusieurs prix de vente correspondant aux sacrifices maxima des consommateurs. Ainsi, dans l'exemple que nous avons choisi d'une fourniture d'eau ou de gaz, ce ne serait pas assez que le concessionnaire fit un bénéfice de monopole de 3.000 fr. par jour en livrant à la consommation 1.000 mètres cubes à 5 fr. au lieu de 5.000 mètres cubes à 2 fr.; il faudrait encore qu'en maintenant les deux prix supérieurs de 90 fr. et 50 fr. et le prix inférieur de 3 fr. à côté du prix de 5 fr., par telles ou telles combinaisons, comme en servant certains abonnées avant les autres, à des heures spéciales, il portât le bénéfice de 3.000 fr. à 5.500 fr.? Nous pensons, pour notre part, que, s'il y a lieu de prévenir la première de ces deux conséquences du monopole, il y a d'autant plus lieu d'empêcher la seconde. Et nous déclarons sans hésiter que, s'il faut subir la multiplicité des prix dans le cas de monopole de droit ou d'intérêt général, il faut, en dehors de ces cas, y voir une raison de plus de transformer les monopoles de fait en monopoles d'État économiques.

II

Des chemins de fer comme services publics et comme monopoles économiques.

Les chemins de fer sont des chemins assujettis à certaines conditions de pente, de courbure, et garnis de rails sur lesquels roulent des convois de voyageurs et de marchandises traînés par des locomotives. Ils se classent à côté des routes et des canaux parmi les voies de communication; mais ils s'en distinguent et se caractérisent spécialement par la solidarité qui y résulte de l'emploi des rails entre ces trois éléments de tout transport: la voie, d'une part, le véhicule et le moteur, de l'autre. On s'était figuré, au début, pouvoir laisser, sur les chemins de fer comme sur les routes et les canaux, la liberté du parcours à divers entrepreneurs de transport; mais on a bien vite reconnu que l'entrepreneur du transport devait y être en même temps l'exploitant de la voie, et qu'il devait percevoir à la fois le *péage*, ou loyer de cette voie, et le *frêt*, ou loyer du véhicule et du moteur. Toutefois, comme c'est le rôle propre de la science de distinguer par abstraction ce qui est confondu dans la réalité, nous considérerons d'abord la voie ferrée en elle-même, indépendamment

des locomotives, voitures de voyageurs et wagons de marchandises qui y circulent, sauf à revenir ensuite à l'union de l'une et des autres.

Le service des voies de communication est-il un service public? - « Il ne paraît pas nécessaire, dit Adam Smith, que la dépense de ces ouvrages publics soit défrayée parce qu'on appelle communément le *revenu public*, celui dont la perception et l'application sont, dans la plupart des pays, attribuées au pouvoir exécutif. La plus grande partie de ces ouvrages peut aisément être régie de manière à fournir un revenu particulier suffisant pour couvrir leur dépense, sans grever d'aucune charge le revenu de la société. Une grande route, un pont, un canal navigable, par exemple, peuvent le plus souvent être construits et entretenus avec le produit d'un léger droit sur les voitures qui en font usage.

... D'ailleurs, si ce droit ou taxe est avancé par le voiturier, il est toujours payé en définitive par le consommateur qui s'en trouve chargé dans le prix de la marchandise. Néanmoins, comme les frais du transport sont extrêmement réduits au moyen de ces sortes d'ouvrages, la marchandise revient toujours au consommateur, malgré ce droit, à bien meilleur marché qu'elle ne lui serait revenue sans cela, son prix n'étant pas autant élevé par la taxe qu'il est abaissé par le bon marché du transport...

... Lorsque les grandes routes, les ponts, les canaux, etc., sont ainsi construits et entretenus par le commerce même qui se fait par leur moyen, alors ils ne peuvent être établis que dans des endroits où le commerce a besoin d'eux, et, par conséquent, où il est à propos de les construire. La dépense de leur construction, leur grandeur, leur magnificence répondent nécessairement à ce que ce commerce peut suffire à payer. Par conséquent, ils sont nécessairement établis comme il est à propos de les faire. (10)»

J.-B. Say, dans son *Cours*, mentionne cette opinion d'Adam Smith, mais pour se ranger, quant à lui, à une manière de voir opposée: - « Adam Smith croit, dit-il, qu'une route doit être payée par ceux qui en font usage et en proportion de l'usage qu'ils en font; que si le consommateur y gagne une diminution de frais de production, au moins doit-il payer les frais nécessaires. Mais ne doit-on pas, du moins dans beaucoup de cas, ranger les moyens de communication parmi ces établissements dont Smith lui-même dit ailleurs que, quoique hautement utiles à la société en général, personne en particulier ne se croit assez intéressé à leur existence, pour vouloir en payer les frais ?

... On peut; je crois, sans crainte, mettre les moyens de communication, pourvu qu'ils soient judicieusement conçus, au rang des dépenses sociales les mieux entendues. Il en résulte une diminution de frais de production en général, une baisse de prix pour tous les produits, d'où résulte un gain pour la société (11)».

Insistant sur son opinion, et l'appuyant d'un exemple, Say dit plus loin:- « Les frais de confection d'un canal, même les frais indispensables, peuvent être tels que les droits de navigation ne soient pas suffisants pour payer les intérêts de l'avance; quoique les avantages qu'en retirerait la nation fussent très supérieurs au montant de ces intérêts. Il faut bien alors que la nation supporte gratuitement les frais de son établissement, si elle veut jouir du bien qui peut en résulter (12) ».

Sur ce point, on le voit, comme sur d'autres, les « maîtres de la science » ne sont pas d'accord. Disons tout de suite que la thèse de Say nous paraît fondée jusqu'à un certain point, mais qu'en même temps son exemple nous semble bien mal choisi et son argumentation singulièrement malheureuse. Si l'on veut ranger, au moins en partie, le service des voies de communication parmi les services publics, c'est en dehors du transport des marchandises qu'il en faut chercher les motifs; et ce n'est pas sur les canaux, exclusivement destinés à ce transport, qu'il faut s'appuyer. Le transport des marchandises est une partie de leur façon; par conséquent, en tant que permettant ou facilitant la circulation des produits, les voies de communication sont un capital productif et rentrent dans la règle générale de la production et de la capitalisation. Sous l'empire de la concurrence, de même que les services producteurs se combinent en les produits de la nature et de la quantité propres à donner la plus grande satisfaction possible des besoins, de même les épargnes se transforment en les capitaux de la nature et de la quantité propres à donner la plus grande utilité effective possible. Dès lors, la libre concurrence est d'intérêt social en matière de capitalisation comme en matière de production, et toute direction artificiellement imprimée aux épargnes vers un mode de placement moins rémunérateur qu'un autre se résout en une perte d'utilité pour la société. Donc, sur le terrain où la question est placée, A. Smith a raison et J.-B. Say est en dehors de l'économie politique.

Mais les voies de communication, et particulièrement les voies ferrées, ne servent-elles qu'au transport des marchandises et à la circulation des services ou des produits? Tel était le point à

examiner. A cet égard, nous ferons tout d'abord observer à A. Smith, qui range la défense nationale et la justice au nombre des fonctions de la communauté ou de l'État, que le service des voies de communication, s'il est essentiel à l'exécution de ces services publics, est lui-même, en cela, un service public. Il faut des routes ou des chemins de fer pour réunir les armées et les porter à la frontière; et c'est avec raison que, lors de la discussion sur les chemins de fer dans les Chambres françaises, en 1838, on attachait une grande importance au point de vue stratégique. Cette importance est réelle: elle a paru dans la guerre de sécession d'Amérique et dans les guerres qui ont eu lieu depuis lors en Europe. Il faut des routes ou des chemins de fer pour mettre les agents de la force publique à la poursuite des malfaiteurs; et c'est faute de voies de communication suffisantes à cet effet que le brigandage subsiste dans certains pays comme la Grèce et la Sicile.

Cette première considération suffirait, à elle seule, pour justifier l'intervention de l'État dans l'établissement des voies de communication et pour motiver de sa part des encouragements et des subventions; mais il y en a d'autres. Si l'on retranche du nombre des voyageurs qui circulent sur les routes et les chemins de fer ceux qui voyagent pour leur agrément et qui paient le service de la voie comme un objet de consommation quelconque, ceux qui voyagent pour leurs affaires et dont les frais de route se retrouvent dans le prix de certains produits, si l'on en retranche enfin les militaires et les gendarmes, il reste encore un certain nombre de voyageurs qui, ne voyageant ni pour leur propre compte, ni pour le compte des consommateurs, ni pour le compte de l'État, voyagent néanmoins dans l'intérêt de la société. Je citerai, par exemple, ces hommes qui se rendent aux divers congrès scientifiques, aux expositions industrielles et des beaux-arts, devenus si fréquents grâce aux chemins de fer. Une observation analogue serait applicable à certaines marchandises dont le transport n'intéresse pas seulement le consommateur qui les paie mais aussi, en un sens, la société même, par exemple, ces journaux qui, grâce aux chemins de fer, portent, dans l'intervalle du soir au matin, d'un bout du pays à l'autre, les nouvelles des incidents journaliers de la politique. Il faut, en vérité, avoir sur les yeux le double bandeau de l'individualisme le plus étroit et de l'utilitarisme le plus borné pour ne pas voir que, indépendamment de la façon donnée aux produits par le transport, les voies de communication ont encore un autre objet qui est de constituer, de resserrer l'unité nationale; que, de même qu'une ville sans rues se réduirait à un amas d'habitations isolées les unes des autres, de même un pays sans voies de communication redeviendrait une agglomération de districts étrangers les uns aux autres; que, grâce aux voies de communication, la population se distribue entre les campagnes et les villes; que, par leur moyen, quelques-unes de ces villes deviennent des centres de mouvement scientifique, industriel, littéraire, artistique, d'où les idées, qui ne se paient point toujours dans les frais de production des marchandises, se répandent sur le pays tout entier; qu'ainsi ces voies sont des agents essentiels de la civilisation et du progrès en tous sens.

Le service des voies de communication, tout spécialement des routes et des voies ferrées, a donc incontestablement, dans certaines limites, le caractère de service public. Il a de plus essentiellement celui de monopole, et de monopole pour l'exploitation duquel le concours de l'État est indispensable. Sous ce rapport, il y a une analogie parfaite entre la position d'un entrepreneur, comme celui que nous avons imaginé, qui voudrait fournir l'eau ou le gaz aux habitants d'une ville, et celle d'un entrepreneur qui voudrait effectuer les transports de voyageurs et de marchandises d'une ville à une autre. L'un a besoin qu'on l'autorise à enfouir ses conduites sous la voie publique; l'autre a besoin qu'on l'autorise à acquérir par voie d'expropriation les terrains qui lui sont nécessaires. Et, de même qu'une commune ne peut autoriser un nombre indéfini d'entrepreneurs à enfouir des tuyaux dans les rues, de même l'État ne peut autoriser un nombre indéfini d'entrepreneurs à acquérir des terrains par expropriation entre une ville et une autre.

Et, toutefois, ce n'est pas encore là la raison la plus décisive. Dans les deux cas, il y en a une autre tirée de la nature même de l'industrie dont il s'agit qui est telle que les mêmes frais de premier établissement, et jusqu'à un certain point d'exploitation, y sont susceptibles de se répartir sur un nombre de produits plus ou moins considérable. Dix ateliers différents de menuiserie ou de construction exigent à peu près la même surface de terrain, la même étendue de bâtiments, le même nombre de métiers et de machines qu'un atelier unique qui fournirait la même quantité de produits. Tout au plus ferait-on, dans ce dernier cas, une certaine économie assez peu importante sur la force motrice. Au contraire, une seule conduite peut suffire à desservir toute une population d'eau ou de gaz aussi bien que dix conduites; une seule route peut suffire à la même circulation de voyageurs et de marchandises que dix routes. La conduite posée ou la route construite, les frais de pose ou de construction peuvent se répartir sur une distribution ou une circulation soit dix fois plus petite, soit dix fois plus grande; et, que cette distribution ou cette circulation soit dix fois plus petite ou dix fois plus grande, ces frais n'en courent pas moins. Il y a là, J. S. Mill l'a justement remarqué

(13), une circonstance qui met les industries où elle se produit en dehors du principe de la libre concurrence, par la raison que cette libre concurrence ne pourrait s'y exercer que moyennant des frais multipliés de premier établissement tout à fait inutiles en eux-mêmes. Poser un second système de conduites d'eau ou de gaz dans une ville où il y en a déjà un qui pourrait à lui seul répondre à tous les besoins, construire un second réseau de routes dans un pays où il y en a déjà un en état de suffire à lui seul à toutes les communications, ce serait une façon absurde de poursuivre le bon marché. A supposer même que la concurrence, introduite de cette façon, procurât un bon marché relatif, elle ne procurerait pas le bon marché absolu, en ce sens qu'il aurait toujours mieux valu obtenir les produits à un prix de revient dans lequel ne fussent pas entrés de doubles et triples frais de premier établissement.

Cette observation prend une valeur toute particulière quand il s'agit de frais de premier établissement très considérables. Alors, en effet, deux obstacles s'opposent à ce que la concurrence produise ses effets ordinaires de bon marché et même à ce qu'elle s'exerce: d'abord la difficulté de trouver des capitaux, et ensuite celle de rémunérer ces capitaux. Or tel est le cas des routes, des canaux et surtout des chemins de fer. C'est ce que Dupuit, à l'article *Péages* du *Dictionnaire de l'économie politique*, a mis en évidence par un exemple heureusement choisi et que nous nous bornerons à reproduire. « En effet, dit-il, imaginons qu'une compagnie concessionnaire d'un canal ou d'un chemin de fer élève le chiffre de son tarif de manière à porter ses profits bien au delà du taux ordinaire du revenu des capitaux industriels; que ceux-ci ne rapportant ordinairement que 6 à 7, elle obtienne 12 ou 15, et même 20 pour 100 de bénéfices. Par exemple, la voie a coûté 100 millions. La recette brute est de 30 millions; les frais d'entretien, d'administration, d'exploitation sont de 15 millions: reste 15 millions à distribuer aux actionnaires, c'est-à-dire 15 pour 100 du montant de leurs actions. Certes, un pareil résultat aurait de quoi tenter la concurrence, et, s'il s'agissait d'une autre industrie, il est certain qu'une ou plusieurs entreprises rivales viendraient partager et réduire les profits de la première. Mais pour une voie de communication cela n'aura pas lieu. D'abord l'énormité du capital nécessaire pour établir la nouvelle voie restreint à un très petit nombre de personnes la possibilité de l'entreprendre: ensuite c'est que, l'entreprise ancienne étant unique, la nouvelle ne peut vivre qu'aux dépens de la première, et que le bénéfice qui suffit à une ne suffit pas à deux. Quand cent filatures prospèrent, la cent-unième peut prospérer aussi, parce qu'il lui suffit d'une légère augmentation relative dans la consommation, ou même de prendre une très petite fraction de la clientèle des autres filatures, pour avoir le même sort. Mais il n'en est pas ainsi pour une entreprise qui est unique comme une voie de communication. Continuons l'hypothèse que nous avons posée tout à l'heure; et imaginons que de hardis capitalistes mettent 100 millions dans la construction d'une voie de communication parallèle à celle qui est établie. Remarquons d'abord qu'il est très probable que la première entreprise, qui avait le choix des tracés, a pris le meilleur; elle a suivi la rive droite, vous n'aurez plus que la rive gauche; ou elle a suivi la vallée, et vous n'aurez plus que les plateaux: c'est-à-dire que votre tracé est nécessairement inférieur sous le rapport des difficultés du terrain, de la richesse, de la population, etc. Puis, vous arrivez après des habitudes prises, des relations établies; vous ne pouvez espérer de prendre à la première entreprise la moitié de sa clientèle: ce sera donc faire une part très large aux éventualités que de supposer que vous enlèverez 12 millions à la recette brute, et que vous y ajouterez 2 ou 3 millions de nouveaux produits, dus aux nouvelles localités traversées; en résumé, tout ce qu'on pourra espérer, c'est une recette de 15 millions. Déduisons maintenant les frais d'entretien et d'exploitation, qui pourront s'élever à 12 millions, parce qu'un grand nombre d'entre eux sont indépendants de la fréquentation: et il ne restera plus que 3 millions à distribuer, c'est-à-dire 3 pour 100. La première entreprise, n'ayant plus qu'une recette de 18 millions, et des frais de 12 ou 13, ne donnera plus que 5 à 6 pour 100 au lieu de 15. Ainsi la nouvelle entreprise aurait fait beaucoup de mal à l'ancienne tout en ruinant ses actionnaires; au lieu d'une bonne affaire, il y en aurait deux mauvaises (14). » On ne saurait mieux dire, et le même Dupuit, à l'article *Voies de communication* du même *Dictionnaire de l'économie politique*, a eu beau se contredire en soutenant l'identité de l'industrie des chemins de fer et des autres industries, afin d'établir la possibilité d'appliquer aux chemins de fer le principe de la liberté de l'industrie, il n'a pas réussi à se refuser lui-même. Remarquons, en effet, que, dans sa propre hypothèse, les deux entreprises rivales s'entendent sur un point, savoir sur l'intérêt qu'elles ont à maintenir des tarifs de monopole, et qu'avant comme après leur prétendue concurrence, les consommateurs paient les transports non au prix de revient, mais au prix de bénéfice maximum. C'est ce qui a toujours lieu, en réalité, un peu plus tôt un peu plus tard. Dupuit ne se préoccupe pas de ce fait parce qu'il le trouve naturel et légitime; mais nous, qui ne sommes point de cet avis, nous devons le signaler.

L'établissement et l'exploitation d'une voie ferrée, comme ceux d'une route ou d'un canal, échappent donc par nature à la concurrence. Mais il y a plus: si la route et le canal, considérés en

eux-mêmes, constituent un monopole naturel, au moins la traction qui s'y opère rentre dans les conditions de la concurrence par la raison qu'un nombre indéfini de voitures et de bateliers peuvent rouler sur la route ou naviguer sur le canal. Le péage, si on le maintient, se paie à un monopoleur; mais le frêt se paie à des entrepreneurs concurrents. Dans les chemins de fer, au contraire, la voie constitue un monopole naturel et la traction en constitue un autre essentiellement lié au premier par la raison que, comme nous l'avons dit, un nombre indéfini de compagnies d'exploitation ne peuvent faire circuler sur les rails leurs convois de voyageurs et de marchandises. Ici, le loyer de la voie et le loyer des véhicules et des moteurs, le péage et le frêt, tout se paie à un monopoleur. C'est donc, par tous ces motifs, une véritable aberration que d'invoquer la liberté de l'industrie en matière de chemins de fer; et il est d'autant plus urgent d'y chercher le bon marché par l'application des règles propres au monopole qu'ils constituent, comme on va le voir par l'étude de la question des tarifs, le monopole le plus puissant et le plus redoutable.

III

Des tarifs de chemins de fer.

Les produits de l'industrie des chemins de fer sont les transports de voyageurs et de marchandises. L'unité de produit est le transport de 1 voyageur ou de 1 tonne de marchandise à 1 kilomètre; on l'appelle *voyageur kilométrique, tonne kilométrique*. Ce sont les prix de ces unités qui sont indiqués par les tarifs; l'étude de la question des tarifs, c'est donc l'étude de la question du prix dans l'industrie des chemins de fer.

Cette industrie étant un monopole, il y a deux prix à considérer: un prix correspondant au prix de revient du voyageur ou de la tonne kilométrique, et un prix différent correspondant au produit net maximum. Le consommateur doit désirer le premier; l'entrepreneur monopoleur doit désirer le second. En fait, il est bien certain que les compagnies de chemins de fer souhaitent obtenir le plus grand produit net possible; mais il l'est aussi que, faute de posséder la théorie et la pratique rationnelles du monopole, elles n'y réussissent que très imparfaitement. C'est là une vérité curieuse à constater et que M. Gustave Marqfoy, dans son remarquable travail, intitulé: *De l'abaissement des tarifs de chemins de fer en France* (1863), nous paraît avoir démontrée en ce qui concerne les compagnies françaises. A la différence de la plupart des économistes qui écrivent sur les chemins de fer, M. Marqfoy fait preuve, dans son travail, d'une perception très nette et très claire de ce fait que l'industrie des chemins de fer est un monopole et d'une connaissance approfondie de la nature et des conditions du monopole. Il sait qu'il y a un prix de revient et un prix de produit net maximum; il sait, en outre, que le prix de produit net maximum est indépendant des frais fixes ou généraux et ne dépend que des frais proportionnels ou spéciaux; et il tire le meilleur parti de ces données.

Les frais *généraux* d'une compagnie de chemins de fer sont les frais afférents à l'organisation du service d'exploitation, aux bâtiments, services centraux, chefs de gare. Ils s'ajoutent à l'intérêt et à l'amortissement des capitaux. Ils ont lieu quelle que soit la quantité de voyageurs et de marchandises transportés, c'est-à-dire quel que soit le trafic; ils sont sensiblement fixes.

Les frais *spéciaux* sont les frais afférents au fait même du transport, c'est-à-dire à tout ce qu'un train de voyageurs ou de marchandises qui circule consomme par sa circulation: houille, salaire du personnel du train, usure du matériel, des rails, etc. Ils sont sensiblement proportionnels à l'importance du trafic.

Dans ces conditions, la marche à suivre par les compagnies dans la fixation de leurs tarifs est tout indiquée. Elles doivent, dans leur intérêt exclusif, à leur point de vue propre, déterminer le prix de revient spécial du voyageur et de la tonne kilométriques, et considérer ce prix de revient comme une limite inférieure dont elles ont à se rapprocher tant que l'abaissement des tarifs donne une augmentation de produit net, en s'arrêtant dès que cet abaissement donne une diminution, exactement comme fait le propriétaire d'une source minérale suppose par M. Cournot, comme ferait l'entrepreneur fournisseur d'eau ou de gaz, dans notre exemple, comme ont fait les administrations des postes qui ont su trouver l'accroissement de leur revenu dans l'abaissement du port des lettres et des imprimés. Cela posé, quelques faits et quelques chiffres relatifs aux chemins de fer français, empruntés à M. Marqfoy, feront voir combien peu les compagnies sont, en général, au courant du problème qu'elles ont à résoudre.

Les cahiers des charges des compagnies françaises fixaient ainsi qu'il suit le maximum des tarifs de voyageurs: 1^{re} classe, 10 c.; 2^e classe, 7 c. 5; 3^e classe, 5 c. 5, par tête et par kilomètre. Moyenne, 7 c. 66.

D'autre part, au moyen de calculs longs et minutieux, établis sur l'exploitation de la Compagnie du

Midi, en 1860, et qui sont parfaitement applicables aux autres compagnies françaises et à l'époque actuelle, M. Marqfoy a déterminé ainsi qu'il suit le minimum égal au prix de revient spécial du voyageur kilométrique: 1^{re} classe, 1 c. 12; 2^e classe, 0c. 56; 3^e classe, 0c. 24. Moyenne, 0c. 64. Nous ne parlons, pour plus de simplicité, que des trains omnibus, et non des trains express et des trains mixtes.

Ainsi, du prix de 7c. 66 au prix de 0c. 64, les compagnies avaient toute une échelle de 702 centièmes de centime à parcourir par tâtonnement en vue de trouver le tarif de produit maximum. Elles n'ont pas fait, depuis l'origine, un pas dans cette voie, et les tarifs de voyageurs sont restés, depuis la création des chemins de fer français, fixés au maximum du cahier des charges. Les compagnies n'ont essayé d'abaissement de prix que par les combinaisons exceptionnelles de trains de plaisir, abonnements, voyages circulaires dont nous parlerons tout à l'heure.

Pour les marchandises, les cahiers des charges fixaient comme suit le maximum des tarifs: 1^{re} classe, 16c.; 2^e classe, 14c.; 3^e classe, 10 c., par tonne et par kilomètre. Moyenne, 13 c. 33.

D'autre part, et par ses calculs établis comme il a été dit ci-dessus, M. Marqfoy a déterminé comme suit le prix de revient spécial de la tonne kilométrique: 1 c. par trainset wagons complets; 2 c. par trains complets et wagons à demi-charge. Moyenne, 1 c. 5.

Ainsi, du prix de 13 c. 33 au prix de 1 c. 5, les compagnies avaient à parcourir, pour trouver le tarif de produit maximum, une échelle de 1183 centièmes de centime. Ici, elles ont fait quelque chose. Elles ont abaissé leurs tarifs jusqu'à une moyenne de 6 ou 7 c. Les tarifs inférieurs à 4 c. sont très rares; il n'y a pas de tarifs au-dessous de 3 c.

Est-ce à dire que les compagnies ont agi en toute connaissance de cause, et se sont arrêtées dès que l'abaissement des tarifs a commencé à donner une diminution du produit net? C'est ce qu'il est difficile de croire. Durant la période de 10 années écoulées de 1852 à 1861 les recettes kilométriques ont augmenté de la manière suivante: pour les voyageurs, avec des tarifs demeurés fixes, de 77% pour les marchandises, avec des tarifs abaissés, de 142%. L'abaissement des tarifs peut assurément être considéré comme ayant eu sa part dans ce dernier résultat. Et l'on peut même se demander non seulement si un abaissement du tarif des voyageurs n'eût pas élevé la recette kilométrique demeurée à peu près constante, mais si un abaissement plus hardi du tarif des marchandises n'eût pas élevé davantage la recette kilométrique déjà notablement accrue. Et c'est ce qu'on est encore plus tenté de penser quand on parcourt les divers documents, tels que rapports aux assemblées d'actionnaires, émanés des compagnies.

Aucune d'elle ne fait la distinction entre les frais généraux et les frais spéciaux et ne soupçonne l'indépendance du tarif de produit maximum des frais généraux. La Compagnie de Lyon (Rapport de 1860) nous parle du personnel dirigeant, des bureaux, de l'entretien des bâtiments, du chauffage, de l'éclairage des charges résultant des capitaux immobilisés, etc., etc., comme d'éléments du prix de revient des transports. Et elle invoque en particulier le prix d'établissement de son réseau de Rhône-et-Loire, qui lui a coûté plus de 1.200.000 fr. le kilomètre, pour justifier un tarif de 10c. pour les houilles, alors que, probablement, un tarif de 7 ou 8c., de 5 ou 6c., lui donnerait un produit plus considérable. Toutes ces compagnies demeurent stupéfaites quand une augmentation de produit net se présente à la suite d'un abaissement des tarifs. Au début de l'établissement des voies ferrées, on avait considéré le transport des voyageurs comme devant former la partie la plus productive de l'exploitation. Ces prévisions furent trompées: l'abaissement du prix, l'augmentation de la rapidité développèrent surtout le transport des marchandises. Les Compagnies du Nord (Rapports de 1853 et de 1855), de l'Est (Rapport de 1853), de l'Ouest (Rapport de 1859), du Midi (Rapports de 1855, de 1856, de 1861 et de 1862) ne reviennent pas de l'étonnement que leur cause ce développement, même après que l'expérience de plusieurs années aurait dû les instruire. La Compagnie du Nord avait abaissé ses prix pour le transport des blés en 1847, par suite de circonstances exceptionnelles, et avec l'intention de ne le faire que pour six mois; elle s'en était si bien trouvée que, plusieurs années après, en 1850, ce tarif subsistait encore. La même compagnie (Rapport de 1860) s'applaudissait d'avoir « adopté la pratique des prix réduits, notamment pour les matières pondéreuses et de première nécessité », mais sans qu'il lui vînt à l'esprit de poursuivre cette expérience d'une façon générale et systématique. De même des autres compagnies: elles se cramponnent aux tarifs élevés, non seulement malgré l'intérêt public, mais malgré leur propre intérêt; non seulement elles ne cherchent pas à atteindre le prix de revient, mais elles ne songent pas même à s'avancer vers le prix de produit maximum.

Outre que le monopole permet l'établissement d'un prix de produit net maximum plus élevé que le prix de revient, il facilite, on l'a vu, le maintien de plusieurs prix différents pour le même produit.

Nous venons de constater que l'industrie des chemins de fer profite (plus ou moins intelligemment) de la première circonstance; elle profite de même de la seconde.

Au premier abord, il ne semble pas que cette observation soit applicable aux tarifs de voyageurs. Les compagnies françaises demandent respectivement 10 c. à ceux de 1re classe, 7c.5 à ceux de 2c et 5c.5 à ceux de 3e; mais elles mettent dans une voiture 24 voyageurs de 1re classe, 30 de 2e et 40 de 3e. Elles ajoutent à cela des sièges plus ou moins rembourrés, etc. Ni sous le rapport de l'espace accordé, ni sous le rapport du confort, le service n'est donc identique, et les prix semblent assez bien proportionnés à la différence. Ils le seraient en effet s'ils étaient à peu près égaux aux prix de revient: 1 c. 12, 0 c.56 et 0 c. 24; mais comme ils sont bien supérieurs et, par conséquent, complètement indépendants de la nature du service, il faut raisonner tout autrement. En réalité, les compagnies considèrent, à tort ou à raison, le prix moyen de 7c.66, prix assez voisin de celui de 7 c.5 qui est le prix des secondes, comme étant le prix de bénéfice maximum; mais elles ne veulent pas négliger d'accepter plus des voyageurs disposés à payer plus, ni même refuser d'accepter moins des voyageurs décidés à ne pas payer tant. De là l'institution de trois classes distinctes et les grands efforts qu'elles font pour accentuer, d'une part, les avantages de la 1re classe et, d'autre part, les désavantages de la 3e. Quand on réclamait jadis à si grands cris la fermeture des voitures de 3e classe par des vitres telle que l'a stipulée le cahier des charges de 1857-58, quand on réclame aujourd'hui leur chauffage en hiver, et qu'on se plaint à ce propos de la dureté des compagnies, on ne saisit pas leur vrai mobile. Si les voitures de 3e classe étaient assez confortables pour que beaucoup de voyageurs de 2e et quelques-uns de 1re y allassent, le produit net total, tel qu'il se compose d'après la théorie du monopole, serait abaissé. Et voilà tout! Les compagnies n'ont de voitures de 3e classe que pour ne pas laisser échapper un grand nombre de voyageurs peu aisés qui, plutôt que de payer le prix de la 1re ou de la 2e, auraient continué à voyager en diligence. De même, elles ont des tarifs d'abonnements pour des voyageurs quotidiens qui, plutôt que de payer le tarif ordinaire, resteraient en ville au lieu d'aller demeurer à la campagne, des tarifs de trains de plaisir ou de voyages circulaires pour des voyageurs qui, sans ces réductions, ne voyageraient pas. Mais tous ces tarifs, bien entendu, sont encore de beaucoup au-dessus du prix de revient.

Toutefois, c'est surtout en ce qui concerne les tarifs de marchandises que s'applique notre observation. Ici, la classification a évidemment pour but de maintenir des prix multiples pour un même service; car, à part quelques différences d'espace accordé en raison du volume, de soins donnés en raison de la nature, de risques courus en raison de la valeur de la marchandise, toutes circonstances qui ne justifieraient que des différences de prix insignifiantes, le transport d'une tonne d'une certaine marchandise et celui d'une tonne de quelque autre marchandise entre deux points donnés sont deux services identiques. Que l'on parcoure, aux cahiers des charges, la nomenclature des marchandises de chaque classe: *spiritueux, bois de menuiserie, produits chimiques, gibier, sucre, café, tissus, objets manufacturés*, dans la 1re, *blés, grains, farines, bois à brûler, bois de charpente, cotons, laines, boissons, métaux*, dans la 2e, *houille, fumier et engrais, pierres, minerais, cailloux, sable, argile, briques, ardoises*, dans la 3e; on voit assez clairement que cette classification n'est fondée que sur le prix de ces matières, c'est-à-dire, en réalité, sur le sacrifice pécuniaire que les consommateurs sont disposés à faire pour les avoir à leur portée. « La diversité des prix, disait M. de Ruolz dans un rapport relatif à une réforme de tarifs, est la condition indispensable d'un tarif moyen assez élevé pour atteindre le chiffre des capitaux engagés. » - « Pourquoi ne pas dire plus péremptoirement encore, ajoute M. Lamé-Fleury qui cite ce passage, que les compagnies de chemins de fer n'ont à se préoccuper uniquement que des moyens de se procurer légitimement le maximum de recettes (15). » C'est la doctrine du monopole sans conditions ni réserves de Dupuit. Disons, quant à nous, que la classification des voyageurs et des marchandises établie par les cahiers des charges des chemins de fer est une limite à la multiplicité de ces prix que l'intérêt des compagnies serait vraisemblablement de rendre beaucoup plus grande encore.

Les tarifs maxima de marchandises des cahiers des charges n'ont pas paru, nous l'avons dit, aux compagnies françaises être les tarifs de bénéfice maximum; ou, du moins, elles ont agi comme si elles avaient cru trouver ceux-ci un peu plus bas. C'est pourquoi elles ont substitué, dans certains cas, à ces tarifs maxima des tarifs moins élevés. Ces tarifs ont été *généraux ou spéciaux* généraux quand ils étaient applicables à tous les expéditeurs sans autres conditions que celles du cahier des charges; spéciaux quand ils étaient applicables à certains expéditeurs seulement et à des conditions autres que celles du cahier des charges, ainsi à la condition que le délai réglementaire de transport fût prolongé, que la compagnie ne répondît point des avaries et déchets de route, que l'expéditeur remit un minimum de poids. On devine que le tarif spécial était moins élevé que le tarif général. Le rabais était corrélatif des conditions. Parmi les conditions de tarifs spéciaux, a figuré

pendant un certain temps, en France, la condition d'abonnement par laquelle l'expéditeur s'engageait à confier au chemin de fer tous ses transports. La même condition figurait aussi dans des conventions ayant le caractère de traités particuliers. Elle a été interdite, en 1890, sous les deux formes, sur les réclamations des Conseils généraux des départements et dans l'intérêt des canaux. En dehors de cette application particulière, le principe des tarifs spéciaux s'est considérablement développé: ces tarifs régissent aujourd'hui la moitié ou les trois quarts des transports par petite vitesse.

Général ou spécial, un tarif est *proportionnel* quand il repose sur une base kilométrique constante, par exemple si l'on paie 5c. par kilomètre quelle que soit la distance parcourue. Un tarif est *différentiel* quand il repose, au contraire, sur une base kilométrique décroissante à mesure que la distance parcourue augmente, par exemple si l'on paie 5 c. par kilomètre pour les distances inférieures ou égales à 100 kilomètres, 4c. pour les distances comprises entre 100 et 200 kilomètres, et ainsi de suite. Ici, il est clair que la compagnie vend le service du transport kilométrique à deux prix différents suivant qu'on lui demande plus ou moins d'unités: elle fait sur une échelle beaucoup plus étendue, beaucoup plus compliquée et beaucoup plus grave; ce que fait le commerçant au détail qui donne le treizième à la douzaine. Deux exemples suffiront à donner une idée de la souplesse et de l'importance de ce mécanisme. D'après le rapport présenté par M. Moussette à la commission d'enquête de 1862, les prix moyens de transport de la houille par tonne et par kilomètre, frais de chargement et de déchargement non compris, avaient été, en 1860, sur les cinq compagnies françaises du Nord, de l'Ouest, de l'Est, d'Orléans et de Lyon, de 9c., 8c.10, 7c.60, 6c.90, 6c.20, 4c.90, 4c. 70 et 4c. 20 pour les distances respectives de 6, 19, 32, 58, 80, 120, 161 et 241 kilomètres. Les prix de transport du minerai de fer étaient, en 1862, sur le *Great Northern* anglais, de 31c., 13c., 9c., 6c.5, 5c.6, 5c.5, 5c.2 pour les distances respectives de 6, 20, 50, 100, 161, 200 et 300 kilomètres.

Ces tarifs différentiels, et ceux *de transit* qui ont des effets analogues, sont un sujet de discussion des plus vives. On leur a énergiquement objecté le trouble qu'ils apportaient dans la situation des villes industrielles et commerçantes, en les éloignant ou les rapprochant à volonté de certains centres de production ou de consommation des matières premières ou des objets manufacturés, et l'on a agité la question de savoir si les compagnies ont ou non le droit de modifier ainsi les conditions naturelles d'industrie ou de commerce des villes, et si l'État a ou non le devoir d'intervenir pour maintenir ces conditions. On leur a fait une autre objection relative à l'intérêt des canaux, et l'on s'est aussi demandé si les compagnies avaient ou non le droit de tuer les canaux, et si l'État avait ou non le devoir d'intervenir pour les faire vivre. Ces questions confuses s'éclaircissent singulièrement à la lumière des principes. Que si les conditions industrielles et commerciales des villes étaient changées, ou l'existence des canaux compromise, par le seul fait de transports effectués sur les chemins de fer au prix de revient, il n'y aurait là, évidemment, qu'un effet très ordinaire du progrès technique ou économique, qui, tous les jours, déplace ainsi les situations. Ou que si ces résultats se produisaient par l'effet d'une exploitation des chemins de fer faite au prix de monopole par la communauté ou l'État, en vue d'un intérêt défini, il n'y aurait encore là qu'un sacrifice de certains intérêts particuliers à l'intérêt général comme il s'en fait à chaque instant. Mais que ces conséquences aient lieu par suite d'une exploitation faite aux prix de monopole, par des compagnies particulières, pour le plus grand profit des actionnaires, c'est, en effet, une chose assez étrange, et qui a dû sembler telle au sens commun comme elle l'est réellement au regard de la science.

@Partie = IV<R>De l'intervention de l'État en matière de chemins de fer.

La conclusion des réflexions qui précèdent est assez évidente. L'État peut et doit intervenir dans l'industrie des chemins de fer, et cela à un double titre: 1° parce que le service des chemins de fer, en ce qui concerne les transports des services ou produits d'intérêt public, est lui-même un service public; 2° parce que le service des chemins de fer, en ce qui concerne le transport des services ou produits d'intérêt privé, est un monopole naturel et nécessaire qui, comme monopole privé, ne serait fondé ni en droit ni en intérêt et qui, par conséquent, doit être érigé en monopole d'État économique. A ce dernier titre, le monopole des chemins de fer devrait être exercé purement et simplement, soit par l'État soit pour son compte, au prix de revient. Mais au premier titre, et vu le caractère particulier de l'industrie des chemins de fer, cette condition doit être entendue dans un sens plus large qu'il ne paraît au premier abord.

Laissons pour un instant de côté le point de vue des transports d'intérêt public, et considérons les chemins de fer comme un des capitaux qui interviennent dans la production des services ou produits d'intérêt privé. Il en est de la valeur du revenu de ces capitaux comme de la valeur du

revenu de certains autres capitaux agricoles ou industriels: elle dépend des lieux et des temps. De même que le dessèchement d'un marais qui ne serait pas rémunérateur dans un certain district, ou à une certaine époque, le deviendrait ailleurs, dans le voisinage d'une grande ville, ou plus tard, après un certain développement de la population et de la richesse, de même une ligne de chemin de fer qui ne ferait pas ses frais à la fois spéciaux et généraux, sur un certain point, à un certain moment, les ferait sur un point différent, entre deux centres industriels et commerçants, à un moment différent, à la suite d'un progrès économique plus ou moins marqué. Ainsi, un pays étant donné, il y a peut-être d'abord quatre ou cinq lignes de chemins de fer qui feraient tout juste leurs frais spéciaux et généraux ou dont l'exploitation aux prix de monopole serait une exploitation à prix de revient. Quelques années plus tard, ces mêmes lignes feraient plus que leurs frais. En effet, la courbe du débit ou de la consommation, courbe décroissante par rapport au prix et sur laquelle repose toute la théorie du monopole, n'est pas une courbe invariable. Et, ainsi, au fur et à mesure que la population et la richesse se développent, le prix de revient s'abaisse en raison de la répartition des frais généraux sur une plus grande quantité débitée ou consommée de services ou produits. Dès lors, les tarifs de voyageurs et de marchandises qui auront été, au début, tarifs de prix de revient deviendront tarifs de bénéfice. En même temps, d'ailleurs, que les premières lignes construites feront plus que leurs frais, d'autres lignes apparaîtront comme étant en état de faire les leurs. Dans ces conditions, il y aurait pour l'État deux manières très distinctes de procéder à l'exploitation de son monopole. Il pourrait considérer les lignes diverses comme indépendantes les unes des autres, n'en entreprendre la construction et l'exploitation que quand elles se présenteraient comme susceptibles de faire leurs frais, et réduire toujours les tarifs quand elles commerceraient et continueraient à donner des bénéfices. Ou bien, il pourrait considérer toutes ces lignes comme formant un réseau d'ensemble, et, sans réduire tout de suite les tarifs sur les premières qui feraient plus que leurs frais, en construire et en exploiter d'autres qui ne feraient pas encore tout à fait les leurs, les bénéfices réalisés sur les unes servant à couvrir les pertes essuyées sur les autres. Il suffirait que les bénéfices et les pertes se compensassent. L'État serait alors dans la position de ces agriculteurs qui perdent sur le bétail et gagnent sur la culture. « Combien d'établissements sidérurgiques, a dit M. Demongeot, ont gagné sur la fonte et perdu sur l'affinage et réciproquement, ou perdu sur la forge et gagné sur les ateliers de construction.(16) » Mais, toutefois, dans le second mode comme dans le premier, l'exploitation serait faite, en un sens, à prix de revient.

Dans le premier mode, les transports seraient à plus bas prix et l'achèvement du réseau des chemins de fer un peu moins rapide dans le pays. Dans le second, les transports seraient plus chers et l'achèvement du réseau plus rapide. Si l'on ne considérait les chemins de fer que comme un capital industriel donnant aux marchandises la façon du transport, peut-être faudrait-il s'en tenir au premier mode. Si l'on fait intervenir, au contraire, le point de vue des services publics, il ne semble pas douteux qu'il convienne d'adopter le second. Remarquons, d'ailleurs, que les chemins de fer étant un moyen puissant d'ouverture de débouchés, et par cela même un énergique stimulant de la production économique, hâteraient eux-mêmes le progrès qui d'infructueux les rendrait fructueux ou de déjà fructueux plus fructueux encore. Remarquons aussi que le prix de bénéfice maximum, sur toutes les lignes, irait en s'abaissant constamment par suite de l'accroissement du débit ou de la consommation.

Telles sont les deux combinaisons avantageuses entre lesquelles on peut choisir si on remet le monopole des chemins de fer à l'État: bas prix des transports ou rapide achèvement du réseau. Que si, au contraire, sous prétexte de liberté de l'industrie, on laisse ce monopole aux mains de compagnies particulières, qu'arrivera-t-il ? Ces compagnies construiront et exploiteront volontiers les lignes qui feront leurs frais; et, quand viendra le moment où ces lignes feront plus que leurs frais, elles s'abstiendront soigneusement soit de réduire les tarifs, soit de construire et d'exploiter d'autres lignes qui ne feraient pas leurs frais en compensant les bénéfices des unes par les pertes des autres. Le pays paiera les transports cher et verra son réseau s'achever lentement; c'est ce qui se passe en France.

Le raisonnement qui précède est fondé sur l'hypothèse, généralement admise en matière de questions économiques, que les intérêts privés seront à la fois égoïstes et clairvoyants. Mais cette hypothèse, nous l'avons reconnu, n'est pas absolument conforme à la réalité. Pour égoïstes, les intérêts privés le sont toujours; mais pour clairvoyants, c'est autre chose. En voici une seconde preuve empruntée à l'histoire des chemins de fer. Il est arrivé dans certains pays, comme l'Angleterre et la Suisse, que le succès obtenu par les premières lignes établies a poussé les capitaux à se précipiter en foule et sans réflexion vers cette industrie. Des compagnies dont les actions donnaient deux ou trois fois l'intérêt normal et avaient, en conséquence, doublé ou triplé de

valeur se sont surchargées d'embranchements sans fin, en ont favorisé d'autres de souscriptions et de garanties d'intérêts, et ont ainsi réduit leur propre revenu à 2 ou 3 %, en faisant tomber le montant de leurs actions au-dessous du pair. Il semble donc qu'une précipitation irréfléchie de l'initiative individuelle ait eu, en somme, le même résultat qu'aurait eu une marche rationnelle dans le système de l'intervention de l'État. Mais il n'y aurait que des esprits légers et superficiels qui pourraient ainsi considérer comme une chose indifférente d'aller au même but par des moyens normaux ou par des moyens irréguliers. Dans un pays où l'État aurait procédé comme nous l'avons expliqué, il n'y aurait eu ni bénéfices ni pertes pour personne, aucun trouble, aucune crise; et le développement des chemins de fer continuerait à se faire de jour en jour. Dans les pays dont nous venons de parler, il y a eu des bénéfices et des pertes: des bénéfices pour ceux qui ont fait les premières lignes, et des pertes pour ceux qui ont fait les dernières; des bénéfices pour ceux qui ont vendu leurs actions quand elles étaient au-dessus du pair, et des pertes pour ceux qui les ont achetées à ce moment et les ont vues redescendre au-dessous du pair. A côté du mouvement de spéculation, il y a eu le déploiement de l'agiotage. Ce n'est pas tout. Il faut songer aux désordres accessoires qui ont accompagné ces désordres principaux: aux dépenses qui se sont faites et à la corruption qui s'est exercée en vue de l'obtention des concessions, à l'espèce de chantage par lequel des concessionnaires de lignes parallèles se sont fait racheter leurs concessions par les lignes existantes, aux luttes acharnées et ruineuses de ces lignes là où la fusion n'a pu s'opérer. Ces crises et ces scandales ont amené pour un temps la défaveur sur les entreprises de chemins de fer qui se sont arrêtées et ne reprendront que pour amener peut-être les mêmes conséquences.

Il faut traiter les questions de science scientifiquement. Or la méthode scientifique, en économie politique appliquée, est de supposer les intérêts privés clairvoyants et de se dire que, s'ils ne le sont pas d'abord, ils le deviendront par l'expérience. A spéculer sur leur aveuglement, on s'expose à des inconvénients certains en vue d'avantages hypothétiques. A ce point de vue scientifique, il faut admettre que les entreprises de chemins de fer seront faites quand elles seront rémunératrices et ne seront pas faites quand elles seront onéreuses, si on les abandonne purement et simplement à l'initiative individuelle. Et ainsi la construction des chemins de fer par l'État et leur exploitation au profit de l'État dans les conditions de monopole a, sur leur construction et leur exploitation par des compagnies privées et au profit de ces compagnies dans les mêmes conditions, cette immense supériorité que, dans la première combinaison, le succès progressif des lignes construites assure la construction des suivantes, tandis que, dans la seconde, le succès ne sert qu'à enrichir une classe parasite de spéculateurs de qui les gains sont sans nulle corrélation avec les chances qu'ils ont courues.

L'école économiste de nos jours, de qui le *laissez faire, laissez passer* constitue toute l'économie politique et toute la science sociale, ne manquera pas de faire à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par l'État l'éternelle objection tirée de la prétendue incapacité de l'État à faire aucune affaire. Ces bénéfices que des actionnaires représentés par des administrateurs intéressés et vigilants savent tirer de leur monopole, l'État, dit-on, représenté par des fonctionnaires désintéressés et négligents, ne les fera pas. Les emplois de chemins de fer deviendront entre ses mains des sinécures grassement payées à distribuer par le népotisme et le favoritisme politique. Construites et exploitées par un tel personnel, les lignes de chemins de fer coûteront cher et ne rapporteront rien. Au lieu de ces bénéfices qui seraient consacrés au développement du réseau, l'État fera des pertes qui retomberont lourdement sur les contribuables.

Nous ne saurions, pour notre part, admettre ce parti pris de doter l'individu de toutes les vertus et l'État de tous les défauts. C'est là un abus des principes économiques. S'il est vrai que l'initiative individuelle, stimulée par la libre concurrence, effectue mieux que ce soit les services d'intérêt privé, il l'est également que l'initiative collective, sous le contrôle de la publicité et de la discussion, effectue mieux que n'importe qui les services d'intérêt public. Là où l'esprit politique est formé, la presse libre et sérieuse, les fonctions publiques sont convenablement remplies, et des magistrats intègres, de braves officiers, des administrateurs éclairés et d'habiles ingénieurs font un besogne souvent très considérable pour une rémunération parfois fort modique. La considération et l'honneur sont, il faut le reconnaître, des mobiles d'activité naturels à l'homme aussi bien que le désir de gagner beaucoup d'argent. L'État a son rôle comme l'individu a le sien, et il faut avoir confiance en l'État dans la limite de ses attributions comme en l'individu dans la limite des siennes. L'État se substituant à l'initiative individuelle dans les entreprises industrielles est déplacé; mais l'individu se substituant à l'initiative de la communauté dans les fonctions publiques ne l'est pas moins. Et, bien entendu, il y a lieu, non seulement de faire la théorie appliquée des fonctions de l'État, mais de procéder à l'organisation pratique de l'État, et de faire en sorte que le personnel des fonctionnaires de l'État soit composé d'hommes ayant suivi des cours universitaires, fait un stage,

subi des examens professionnels, et non de gens qui se font surtout connaître comme nouvellistes ou vaudevillistes.

Si le service des chemins de fer était exclusivement un service public, il faudrait donc en remettre sans hésiter la construction et l'exploitation à l'État. Mais il est en même temps un service privé. Eh bien, ce serait là peut-être une raison de l'abandonner à l'intervention des compagnies si la concurrence y était possible; mais ce n'en est plus une du moment où le monopole y est naturel et nécessaire. Par ce fait seul, et *a priori*, la prédilection des économistes pour l'initiative individuelle n'est plus de mise. Et, de fait, à qui espère-t-on faire croire que les compagnies privilégiées de chemins de fer soient un type d'activité et d'intelligence et non de « mauvais petits États », comme les appelait Dupuit dans l'intimité ? A qui persuadera-t-on que le népotisme et le favoritisme y sont inconnus ? Qui ne sait combien l'esprit d'administration et d'exploitation y est médiocre et mesquin ? Mal payer leurs employés, traiter le public en matière exploitable, s'en tenir aux plus hauts tarifs alors même que leur intérêt bien entendu serait de les abaisser; bref, écumer avec lésinerie et nonchalance un fructueux monopole, voilà ce qu'elles font. Mais au moins, s'écrie-t-on, elles font des bénéfiques! Et qui empêcherait l'État de faire exactement les mêmes? Personne n'ignore que les actionnaires des compagnies de chemins de fer n'y sont rien, que la plupart des administrateurs y sont fort peu de chose, que toute la conduite de ces entreprises est concentrée entre les mains de quelques directeurs et chefs de service intéressés par des situations exceptionnelles à leur succès. Qui interdirait à l'État de se servir de ces mêmes personnes, aux mêmes conditions, en vue des mêmes résultats? Qu'on suppose les actionnaires désintéressés, les administrateurs congédiés, les directeurs et chefs de service seuls maintenus, l'État se présentant pour percevoir les dividendes, il n'y aurait rien de changé que l'emploi de ces dividendes. Et alors même que l'État, sans faire mieux au point de vue des recettes, ferait moins bien au point de vue des dépenses, il y aurait encore profit pour la société. Le coût des transports ne serait pas ce qu'il devrait être, soit dans l'intérêt des consommateurs soit dans l'intérêt des chemins de fer; mais, d'un autre côté, on ne verrait plus des aiguilleurs chargés pour un salaire dérisoire d'une tâche au-dessus des forces humaines, la vie des employés et celle des voyageurs compromise, puis marchandée. En ce sens, le public réaliserait encore le gain actuellement réalisé par les actionnaires.

Au surplus, il existe une solution à cette difficulté. Admettons qu'en matière de chemins de fer le côté des services privés l'emporte sur celui des services publics, et qu'à ce titre leur exploitation réclame impérieusement cet esprit d'âpreté mercantile qui est le ressort des affaires agricoles, industrielles, commerciales et financières mais qui est incompatible avec l'exercice des fonctions publiques. Il y a, nous l'avons reconnu, un moyen de séparer les monopoles économiques des monopoles moraux et de les faire rentrer dans les conditions de la concurrence: c'est de mettre ces monopoles en adjudication pour en faire la concession au mieux de l'intérêt général. Quoi de plus applicable à l'industrie des chemins de fer ? Selon qu'on voudra que l'entreprise soit faite au prix de revient ou au prix de produit net maximum, on fera l'adjudication au rabais ou à l'enchère, le rabais portant, dans le premier cas, sur les tarifs offerts au public, l'enchère portant, dans le second cas, sur le fermage à payer à l'État. Les chemins de fer, toujours construits pour le compte de l'État, au moyen d'un capital-obligations emprunté et garanti par l'État, seraient ainsi remis à des compagnies fermières pour être exploités par elles à forfait. Dans le système de l'exploitation au prix de revient, le fermage à payer serait égal au montant des intérêts des obligations, et les tarifs déterminés en raison de ces intérêts et des autres frais, généraux et spéciaux. Dans le système de l'exploitation au prix de produit net maximum, les tarifs seraient déterminés en raison de la loi du débit ou de la consommation, et l'État construirait des lignes pour le montant des capitaux dont il pourrait servir l'intérêt. Tout porte à croire que de telles compagnies, ainsi replacées dans les conditions normales des entreprises industrielles et soumises effectivement au régime de la libre concurrence, déploieraient l'activité et l'intelligence dont, jusqu'ici, n'ont fait preuve ni les compagnies ni l'État lui-même.

Assurément, cette solution ne serait pas sans complications et sans difficultés. Si l'État était propriétaire non seulement de la voie et des bâtiments, mais aussi du matériel et du mobilier d'exploitation, le fermage comprenant le loyer de ce capital, il faudrait que ses inspecteurs vérifiassent avec le plus grand soin si ce matériel et ce mobilier sont entretenus par les compagnies conformément aux prescriptions d'un cahier des charges très précis et très minutieux. Et si le matériel et le mobilier appartenaient aux compagnies fermières, il faudrait que le cahier des charges en réglât le mode et les conditions de rachat en cas de non renouvellement du bail. Mais quoi! Il devra bien, après tout, en être ainsi à l'expiration des concessions, à moins qu'on ne prie alors les compagnies de vouloir bien consentir à demeurer en possession de leurs réseaux, l'État ne sachant

absolument pas qu'en faire. Au fait, cette solution est peut-être celle à laquelle on nous prépare; nous avouons préférer la nôtre avec toutes les complications et toutes ses difficultés d'exécution.

Ce n'est pas à la science proprement dite, mais à une étude plus spéciale, à pénétrer dans ces détails. La science proprement dite a rempli son office, dans un pays où l'on croit que les bons principes sont la base des applications heureuses et qu'il n'y a pas contradiction entre la théorie et la pratique, quand elle a fixé ces principes. Or les principes, en ce qui touche à l'industrie des chemins de fer, sont que cette industrie échappe complètement à la règle du *laisser faire, laisser passer*, d'abord parce que le service des transports d'intérêt public est un service public, et ensuite parce que le service des transports d'intérêt privé est un monopole naturel et nécessaire; que les chemins de fer doivent donc être construits et exploités dans les conditions des monopoles économiques, soit à prix de revient, soit aux prix de bénéfice maximum, soit par l'État lui-même, soit, pour le compte de l'État, par des compagnies concessionnaires. En dehors de ces principes, il n'y a qu'erreur, confusion, désordre; et c'est ce que prouverait au besoin, par confirmation, l'histoire des chemins de fer dans les divers pays de l'Europe et du Nouveau-Monde.

NOTES

- (1) *Dictionnaire de l'économie politique*, t. I, p. 353.
- (2) L. WOLOWSKI, *La Banque d'Angleterre et les banques d'Écosse*, p. 248.
- (3) Voyez *Éléments d'économie politique pure*, 20e, 21e et 22e leçons.
- (4) Voyez *Études d'économie sociale, Théorie de la propriété*.
- (5) Voyez *Éléments d'économie politique pure*, 37e leçon.
- (6) Voici pourquoi. Le prix étant supposé successivement de 100, 50, 20, 5, 3 et 2 fr.; et la quantité débitée à chacun de ces prix étant respectivement de 0, 10, 50, 1000, 2500 et 5000 unités; le produit, déduction faite de 2 fr. de frais par unité, serait de 0, 480, 900, 3000, 2500 et 0 fr. Le prix de 3 fr. serait donc le prix de bénéfice maximum. Les frais fixes qui s'ajouteraient aux frais proportionnels réduiraient le bénéfice mais ne changeraient pas le prix.
- (7) Voyez *Éléments d'économie politique pure*, 37e leçon.
- (8) Les chiffres donnés ci-dessus en note expliquent encore ce nouveau calcul.
- (9) *Annales des Ponts et Chaussées*, n° de mars et avril 1849.
- (10) *Richesse des Nations*, I. V, section III, article 1er.
- (11) *Cours d'économie politique*, 7e partie, ch. XXIII.
- (12) *Id.*, *id.*, ch. XXIV.
- (13) *Principes*, 1. 1er, ch. IX, § 3.
- (14) *Dictionnaire de l'économie politique*, t. II, p. 340.
- (15) *Journal des Économistes*, 2e série, t. XXXV, p. 57.
- (16) *Les clauses financières des conventions passées entre l'État et les six grandes compagnies de chemins de fer.* - *Journal des Actuaire*s, t. III, p. 386.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)