

Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937 [François Caron]

Autor(en): **Jequier, François**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **25 (1975)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

das Werk keine «lesbare» Gesamtdarstellung mehr bieten kann, um so mehr müsste darauf Bedacht genommen werden, dass man die einzelnen Bände als Nachschlagewerke verwenden kann; dazu allerdings wäre es nötig, die in viele Fussnoten verstreute und zerstückelte Literatur zu einem systematischen Literaturverzeichnis zu vereinen, das der Weiterarbeit an Einzelproblemen zur Grundlage dienen könnte – derzeit muss man sich die einzelnen einschlägigen Literaturangaben mühsam aus den Anmerkungen zusammensuchen.

Die einzelnen Beiträge des Bandes behandeln die Stellung der Donaumonarchie in der Weltwirtschaft (*Nachum Th. Gross*), die Entwicklung wirtschaftlicher Gesamtkonzepte vom Neoabsolutismus über den Liberalismus bis zur gebundenen Wirtschaft (*Herbert Matis*), die Finanzpolitik (*Josef Wysocky*), die Industrie (*Herbert Matis* und *Karl Bachinger*), die Wirtschaftsunternehmer (*Josef Mentschl*), das Verkehrswesen (*Karl Bachinger*), das Währungs- und Banksystem (*Eduard März* und *Karl Socher*), den Binnenhandel des Grossreiches (*Ferdinand Tremel*), die Landwirtschaft (*Karl Dinklage*), die wirtschaftliche Entwicklung Ungarns (*Iván T. Berend* und *György Ránki*), und die gemeinsame Wirtschaftspolitik nach dem Ausgleich (*Ákos Paulinyi*) und die wirtschaftliche Entwicklung Bosnien und Herzegowinas, der letzten territorialen Erwerbung der Donaumonarchie (*Kurt Wesely*). Im Anhang stellt der Herausgeber dieses 1. Bandes, *Alois Brusatti*, Entwicklungslinien der Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftswissenschaften in Österreich dar, die mit Lorenz von Stein und der österreichischen Grenznutzenschule bedeutende Leistungen vollbracht hat.

Bei allen aufgezeigten Mängeln, von denen zu hoffen ist, dass sie in den weiteren Bänden vermieden werden können, stellt die «Habsburgermonarchie» schon mit dem 1. Band das Standardwerk dar, als das es geplant wurde und bietet eine bedeutende Bereicherung und Zusammenfassung des Forschungsstandes über eine nicht nur für die österreichische Historiographie wichtige Phase der mitteleuropäischen Wirtschaftsentwicklung.

Wien

Karl Vocelka

FRANÇOIS CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord 1846–1937*. Paris, La Haye, Mouton, 1973.

In-8°, 619 p. (Ecole pratique des Hautes Etudes, VI^e section. «Industrie et artisanat», VII).

Il est difficile de rendre compte d'une étude intelligente aussi vaste: ou l'on s'épuise à chercher de vaines chicanes, ou l'on répète moins bien, en les résumant, les analyses les plus intéressantes. En fait, l'important travail de François Caron est un essai de synthèse des diverses approches possibles de l'histoire ferroviaire: institutionnelle, technologique et surtout financière. Se basant sur les archives de la compagnie du Nord, F. Caron a suivi la tradition de l'historiographie française en réalisant le dépouille-

ment systématique et complet de cet imposant fonds. C'est là une problématique principalement micro-économique qui «décrit simplement la gestion quotidienne d'une compagnie ferroviaire» (p. 37). Sa démarche est clairement présentée: «Car, à côté de l'histoire quantitative, à côté de l'histoire des < sommets > du capitalisme, il y a place pour une histoire sectorielle, locale ou d'entreprise. Loin de nous la volonté d'affirmer la prééminence du < fait > sur la théorie; il s'agit au contraire d'insister sur l'apport non négligeable à la théorie que peut constituer l'approfondissement, à travers l'étude d'un cas, de l'histoire des facteurs de production, des comportements qu'ils conditionnent, des coûts qu'ils déterminent et qui résultent de l'action des uns sur les autres» (p. 37).

De cette étude ressortent trois domaines principaux étroitement dépendants les uns des autres:

1. Histoire des prix payés par la compagnie.
2. Histoire des coûts dont l'analyse se heurte aux particularités de l'«industrie» ferroviaire où les questions d'utilité sociale ou même d'électoratisme influencent plus que la notion de rentabilité.
3. Histoire des tarifs, prix de vente de l'entreprise qui influent sur l'évolution économique générale du Nord de la France.

L'évolution de ces trois domaines avec leurs innombrables composantes se dessinent dans un cadre chronologique comportant quatre parties, lesquelles forment la structure même du livre:

- I. La création du réseau 1845–1867 – la conquête des «beaux dividendes».
- II. La période des combats 1867–1883.
- III. Le système d'exploitation intensive 1883–1914.
- IV. La nationalisation avant la lettre 1914–1937.

Les nombreux chapitres de chaque partie sont admirablement construits, et, si la lecture en est ardue à cause d'une abondance de détails et de chiffres toujours extrêmement précis comme il se doit dans les monographies, les mises au point en guise de conclusion permettent au lecteur de retrouver une vue d'ensemble en ayant l'impression de pénétrer de plus en plus profondément dans les mécanismes de décision qui président aux destinées de la compagnie dont le développement suscite des réactions où se mêlent l'économique et le politique.

Renonçant à résumer un travail aussi gigantesque, nous ne retiendrons que quelques thèmes choisis pour leur originalité.

La confrontation chemin de fer – batellerie – voituriers (rail-canal-route) est riche d'enseignements. Le Nord de la France était bien équipé en canaux et la batellerie était en pleine activité lors de l'apparition de ce nouveau mode de transport qui ne s'imposa pas sans difficultés. La résistance des anciens modes de transport détermina la politique commerciale de la compagnie du Nord. Deux faits vont dominer l'histoire de la compagnie: tout

d'abord elle dessert une région particulièrement active, dont le rythme de croissance est supérieur à celui du reste de la France; et surtout la compagnie ne put jamais disposer en matière de marchandises d'un véritable monopole malgré les gains de temps considérables qu'elle offrait par rapport au canal. Mais s'il était plus souple que le canal, le chemin de fer l'était moins que le roulage pour de nombreux produits. Les tarifs de la compagnie du Nord et par conséquent ses modes d'exploitation durent tenir compte de cette concurrence.

Aux craintes et à la prudence suscitées par la Révolution de 1848, où il fut plusieurs fois question de nationalisation dans les délibérations de l'Assemblée constituante, succède le «miracle de l'économie du 2 décembre» qui touche aussi bien les finances, la technique que l'économie. Durant cette «belle époque» de l'Empire, les profits suivirent une courbe ascendante grâce aux conventions de 1852 et 1859. C'est en analysant les conditions et la nature de l'investissement ferroviaire que François Caron évoque son influence sur l'industrialisation de la France. Une grande partie des progrès des industries métallurgiques et mécaniques ont été réalisés sous la pression des commandes ferroviaires dont les exigences de qualité obligèrent les maîtres de forges français à se réveiller, du fait qu'ils furent soumis à la pression des innovations étrangères. Les compagnies de chemin de fer ont ainsi forcé les industriels à s'adapter et elles ont favorisé la production de masse par le volume important de leurs commandes. Leur politique concurrentielle face à leurs fournisseurs est étudiée par secteurs de manière très fouillée. François Caron constate que cette manière de procéder (la doctrine de la compagnie était simple: le marché idéal était celui sur lequel jouait la concurrence) a contribué en quelque sorte à la dispersion de l'industrie française et même, dans quelques cas, à l'abandon de certaines fabrications (p. 104).

En outre, en tant que moyen de transport, le chemin de fer a eu sur l'économie un double effet: il a créé des biens nouveaux comme le voyage rapide à longues distances dont la consommation croissante a provoqué un nouveau flux d'investissements. De plus, en rendant possible les «va et vient» journaliers, le chemin de fer a bouleversé les données de l'organisation économique régionale par son action sur l'investissement immobilier et les déplacements journaliers de main-d'œuvre. Les mêmes conséquences se retrouvent pour les transports de marchandises à grande vitesse: le poisson frais, par exemple, est dans de nombreuses villes une création du chemin de fer. Il a fait disparaître l'énorme écart entre les prix du littoral et ceux du marché intérieur.

Cet élargissement du marché entraîne l'intensification des échanges, et le chemin de fer contribue à la stabilisation des prix sur les marchés de consommation en rendant impossible l'exploitation spéculative des situations de monopole. Dès lors, il existe entre les variations des prix et le développement des voies de communication une relation certaine que François Caron

analyse pour chaque secteur en montrant que le trafic ferroviaire était devenu l'un des plus sûrs baromètres de l'activité économique. En outre, il est encore le facteur déterminant de la croissance économique sous le Second Empire.

Ses analyses détaillées du trafic ferroviaire seront un apport indispensable pour l'histoire économique de la région du Nord de la France, de ses industries, de ses ports, de sa navigation intérieure et de ses particularités.

Mais que serait le trafic sans ses coûts? L'analyse des coûts forme la partie la plus importante de cette étude de cas, et François Caron en fait la clef de voûte de sa recherche: «Ecrire l'histoire d'une entreprise, c'est avant tout faire l'histoire de ses coûts» (p. 561). La part de la main-d'œuvre n'a cessé de s'accroître dans les dépenses de la compagnie malgré les efforts des gérants qui tentent d'utiliser toutes les améliorations du progrès technique. Les dépenses de personnel représentent 64% des dépenses en 1899-1902, 68,6% après cette date, et plus de 70% si l'on tient compte des prélèvements exceptionnels pour retraite (p. 316). Cette évolution résulte de la hausse des salaires, de l'accroissement des charges patronales pour retraite, de la réduction de la durée du travail due à la réglementation sociale imposée par l'Etat et du rendement de ce personnel, seul facteur interne sur lequel les dirigeants de la compagnie pouvaient encore agir. Ainsi, pour compenser les effets de la pression des trois facteurs externes, le directeur du Contrôle commercial résuma sa méthode en une phrase qui a le mérite de la clarté: «obtenir le maximum de rendement avec le maximum d'efforts et le minimum de moyens matériels» (p. 327). Les pages consacrées au «système d'exploitation intensive» et à sa faillite sont révélatrices des conditions de travail où l'accroissement du rendement du personnel était dû non seulement à la mécanisation et au progrès technique, mais surtout à l'intensification de l'effort humain. C'est à cela que se ramenait en fait pour l'essentiel ce système de l'exploitation intensive et il explique la gravité de la grève de 1910 sur le réseau du Nord. Ce système avait voulu trop demander à l'homme. La première guerre mondiale porte un coup décisif à la compagnie, qui ne peut se redresser durant l'Entre-Deux-Guerres malgré les bons résultats des années 1926 à 1929. Déjà en 1927, le directeur général Javary se demandait: «s'il ne fallait pas conclure que l'industrie du chemin de fer n'est plus possible; industrie dans laquelle la main-d'œuvre entre pour 59% et les charges de capital pour 23%.» (Conclusion du chapitre XVI: le réseau de 1921 à 1929, p. 503). Pour expliquer une situation pareille, F. Caron souligne que pas plus en 1929 qu'en 1880, ou même en 1850, les gérants ne connaissaient leurs prix de revient. L'inexistence d'un véritable compte gestion, l'ignorance des prix de revient réels des différentes opérations et des différents transports furent des freins aussi puissants à l'adaptation de l'exploitation à la concurrence automobile que la réglementation administrative.

La crise des années 1930 eut des effets catastrophiques sur la compagnie qui se trouva même, en 1935, dans la situation de ne plus pouvoir assurer sa trésorerie quotidienne. En 1936, les recettes ne couvrent plus les dépenses d'exploitation. Cet état de faits ne fut pas étranger à l'attitude compréhensive des dirigeants, René Mayer et Edouard de Rothschild, dans les négociations relatives à la nationalisation.

En somme, le problème qui est au centre de cette thèse est bien celui de l'échec du chemin de fer en tant qu'entreprise. Parmi les causes qui condamnent le chemin de fer au déficit régulier, il faut retenir sa nature de service public, les interventions de l'Etat dans l'extension inconsidérée du réseau, la rigidité du système tarifaire, la part croissante des charges salariales dans les coûts ainsi que la structure bureaucratique, militairement organisée, de la compagnie où les règles administratives primaient toute notion commerciale.

L'appareil technique de cet ouvrage est impressionnant. Les nombreux tableaux, graphiques et cartes géographiques fourmillent de renseignements du plus grand intérêt et permettent de suivre les développements statistiques. Les sources et la bibliographie choisie sont clairement présentées. Cette première histoire scientifique d'une grande compagnie ferroviaire, de sa fondation à la création de la S.N.C.F., constitue un travail de pionnier où la pénétration des analyses et la rigueur du raisonnement se remarquent aussi bien dans les détails précis que dans les synthèses. C'est indéniablement une contribution majeure à l'histoire économique de la France contemporaine et son auteur mérite pleinement la mention «très honorable».

Pully

François Jequier

Sozialökonomische Forschungen zur Geschichte von Ost-Mittleuropa. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1970. 231 S. (Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae 62).

Die «Acta» und die «Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae» sind die wichtigsten gedruckten Verbindungsglieder zwischen der ungarischen Geschichtswissenschaft und der ihrer nationalen Sprache meist nicht mächtigen Aussenwelt. Sie erscheinen beide seit 1951 in deutscher, französischer, englischer und russischer Sprache. Der hier anzudeigende Band 62 der «Studia» enthält vier Beiträge, von denen allerdings nur der in russischer Sprache wiedergegebene Aufsatz von I. T. Berend und Gy. Ránki «Zur Frage der industriellen Revolution in Ost- und Südosteuropa» dem Titel des Bandes genau entspricht. Die drei anderen befassen sich mit Fragen, die räumlich auf Ungarn und die Doppelmonarchie, zeitlich auf die Periode des Dualismus eingegrenzt sind. Zwei davon – I. T. Berend und Gy. Ránki, Nationaleinkommen und Kapitalakkumulation in Ungarn 1867–1914; L. Katus, Economic growth in Hungary during the Age of Dualism (1867–1913) – beschreiben und analysieren quantitative Veränderungen in dieser Periode.