Contradictions, n° 23-24, 1980

La création et la gestion des chemins de fer (1850-1914): une fonction importante de l'Etat libéral

Isabelle CASSIERS
Aspirante au F.N.R.S.

Dans un autre article nous avons vu l'Etat modifier la nature de ses interventions économiques en fonction des nécessités de l'accumulation. En pleine apogée du libéralisme, les dépenses de l'Etat augmentent à un rythme élevé, une part croissante de celles-ci étant destinée aux travaux publics et à l'exploitation des régies.

C'est durant ces années 1850-1885 que se dessine, avec quelques hésitations mais de manière définitive, une nouvelle fonction de l'Etat, déterminante pour le développement du capital: il s'agit de la création et de la gestion des moyens de communication et de transport.

Nous verrons comment, à travers la période 1850-1914, cette fonction s'adapte aux circonstances économiques.

Le Tableau I indique que la part des dépenses des régies (chemin de fer, postes, télégraphes, etc.) dans le total des dépenses ordinaires de l'Etat passe de 12% en 1850 à 30% en 1875 et 37% en 1900. Quant aux recettes, les proportions sont respectivement de 19%, 35% et 47%. L'exploitation des chemins de fer rapporte à elle seule 13% des recettes ordinaires de l'Etat en 1850, 31% en 1875 et 41% en 1900.

Dans les dépenses extraordinaires, la part des Travaux Publics (chemin de fer, ports et côtes, canaux et rivières, routes et ponts, télégraphes et téléphones) varie en moyenne entre 50% et 88%, les chemins de fer absorbant entre 30% et 70% du budget extraordinaire (jusqu'à 90% en 1898!)

L'Etat apparaît bien ici comme entrepreneur et gestionnaire des principaux moyens de communication.

TABLEAU I: Part des régies et des travaux publics dans les budgets de l'Etat.

(1) Dépenses ordinaires des régies en pourcentage des dépenses ordinaires totales.
(2) Dépenses ordinaires des chemins de fer en pourcentage des dépenses ordinaires totales.
(3) Recettes ordinaires des régies en pourcentage des recettes ordinaires totales.
(4) Recettes ordinaires des chemins de fer en pourcentage des recettes ordinaires totales.
(5) Dépenses extraordinaires de travaux publics en % des dépenses extraordinaires totales.
(6) Dépenses extraordinaires des chemins de fer en % des dépenses extraordinaires totales.

Années	Dépenses		Recettes		Années	Dépenses	
	(1) Régies	(2) Ch. de f.	(3) Régies	(4) Ch. de f.		(5) Trav. P.	(6) Ch. de f.
1840	6%	3%	13%	6%			
1845	10%		19%				
1850	12%	8%	19%	13%			
1855	14%		24%		1830-1869	55%	32%
1860	15%	10%	24%	19%			
1865	17%	11%	28%	23%			
1870	19%	13%	26%	22%			
1875	30%	23%	35%	31%	1871-75	78%	66%
1880	29%	22%	41%	37%	1876-80	76%	65%
1885	29%	21%	41%	37%	1881-85	80%	51%
1890	32%	24%	45%	40%	1886-90	49%	30%
1895	32%	24%	46%	40%	1891-95	47%	31%
1900	37%	29%	47%	41%	1896-1900	88%	70%
1905	34%	26%	48%	42%	1901-1905	86%	51%
1910	36%	29%	51%	44%	1906-1910	86%	56%

Sources: Principalement P. Van der Rest « Les finances de l'Etat et la conjoncture en Belgique de 1830 à 1913 », *Bulletin de l'ISE,* nov. 1933, p. 63-109, complété par « Les Finances de l'Etat de 1830 à 1930 » *Bulletin de Statistique Institut National de Statistiques* mars 1950 et par l'*Annuaire Statistique de Belgique.*

Cette fonction économique de l'Etat est extrêmement importante pour le capital privé:
— Par la création de divers moyens de communication, l'Etat procure au secteur privé l'infrastructure nécessaire à la production sur grande échelle. Le transport rapide des marchandises et de la main d'œuvre, la transmission accélérée des capitaux et de l'information, permettent de réduire les délais dans les cycles de production et de circulation du capital et d'abaisser les coûts de production. Le secteur privé ne serait pas à même d'établir un réseau complet (il ne construirait et exploiterait que des lignes estimées

rentables) et uniforme (en raison de la multiplicité des compagnies privées) de communications.
— Par ailleurs, les travaux publics représentent un débouché considérable pour le secteur des biens de production, ce qui n'est pas le cas de la plupart des autres dépenses publiques (excepté les dépenses d'armement). Au XIX[e] siècle déjà, les Travaux Publics sont perçus comme un moyen de relancer l'industrie en période de crise.
— Enfin, certains travaux effectués au moyen de fonds publics ne représentent pas en eux-mêmes un investissement rentable, bien qu'ils soient indispensables au développement de l'industrie dans son ensemble. En les prenant à charge, l'Etat permet aux capitaux privés de se concentrer dans les secteurs où le taux de profit est plus élevé.

1. LES DIFFERENTES PHASES DE L'INTERVENTION DE L'ETAT.

On peut distinguer 3 étapes successives dans l'histoire des chemins de fer belges avant 1914:
— de 1835 à 1843, les premières lignes de chemins de fer sont établies par l'Etat (559 km).
— à partir de 1843 (et surtout de 1852), l'Etat passe la main à l'industrie privée: les concessions se multiplient jusqu'en 1870, construisant et souvent exploitant un réseau de plus en plus important (de 3.000 km à cette date).
— en 1870 s'ouvre une période de rachat par l'Etat des lignes concédées.

A l'origine, divers motifs incitent l'Etat à prendre en charge la construction du réseau de base:
— la nécessité de sortir du marasme économique
— la carence de l'initiative privée dans un domaine encore inconnu
— la nécessité, pour un pays de transit, de garantir des transports à bon marché
— la crainte de voir les capitaux étrangers acquérir une main-mise sur le réseau belge (voir Devys, Pauly et Dermine).

Mais dès le départ, l'Etat envisage de laisser à l'initiative privée le soin de construire les « branches » du réseau, lorsqu'il aura lui-même établi le « tronc ». En témoigne par exemple la déclaration du rapporteur de la Section Centrale à la Chambre des Représentants (14 mars 1834):

« Le mode de construction directe par l'Etat est proposé, non

point comme un système général et exclusif, mais au contraire comme une exception applicable seulement aux constructions d'intérêt général (...) En construisant par l'Etat une grande route commerciale et nationale, et qui produira des revenus considérables, on éveillera, par l'espoir d'un gain semblable, l'esprit d'association qui n'existe pas aujourd'hui, pour les routes partielles qui ne sont point d'intérêt général et qu'on doit même abandonner à l'industrie particulière ».

La période des concessions, qui débute en 1843-52, coïncide avec le grand essor industriel, lui-même en partie imputable à la création des premières voies ferrées par l'Etat. Le succès du réseau d'Etat et des lignes anglaises attire les capitaux privés à la recherche de profits élevés; l'Etat les encourage à établir les lignes complémentaires, maintenant qu'il s'est assuré le contrôle du réseau de base (Lamalle, 37-57). Les concessions se multiplient tant et si bien qu'en 1870, l'Etat n'exploite plus que le quart du réseau (voir tableau II).

La construction de chemins de fer devient directement et indirectement l'activité industrielle dominante. Sur les 230 sociétés anonymes créées entre 1852 et 1869, 50 sont des sociétés ferroviaires, 23 des sociétés métallurgiques, 38 des sociétés de charbonnage (Frère, t. 1, 127). Par l'importance des capitaux engagés, les sociétés ferroviaires jouent un rôle prépondérant dans le mouvement financier de cette époque. Le total des capitaux investis dans les chemins de fer atteint déjà plus d'un milliard et demi de francs en 1866, soit environ 35% des capitaux engagés par l'ensemble des sociétés (Demeur, t. 2, XL). Les banques participent largement à la « fièvre des chemins de fer » (Durviaux, 60-65 et Le Centenaire..., 139-156).

Néanmoins, l'Etat ne s'est pas entièrement retiré du jeu. S'il ne construit pour ainsi dire plus de nouvelles lignes, il encourage les capitaux privés en leur garantissant un taux d'intérêt minimum: de 1853 à 1860, les sommes ainsi allouées par l'Etat aux compagnies ferroviaires s'élèvent à 6 millions de francs (Exposé..., 1851-1860, t. 3, 409).

TABLEAU II. Parts respectives de l'Etat et des Compagnies dans le réseau des lignes de chemin de fer.
(En km et en pourcentage du total).

	Exploitées par l'Etat						Exploitées par les compagnies		Total	
	Construites par l'Etat		Reprises aux compagnies		Ensemble					
1850	557 km	65%	65 km	7%	622 km	72%	237 km	28%	859 km	100%
1860	559 km	32%	190 km	11%	749 km	43%	980 km	57%	1.729 km	
1870	585 km	18%	259 km	8%	844 km	26%	2.441 km	74%	3.285 km	
1875	655 km	19%	1.369 km	39%	2.024 km	58%	1.475 km	42%	3.499 km	
1880	1.090 km	27%	1.702 km	41%	2.792 km	68%	1.320 km	32%	4.112 km	
1885	1.380 km	31%	1.783 km	41%	3.163 km	72%	1.243 km	28%	4.406 km	
1890	1.469 km	33%	1.778 km	39%	3.247 km	72%	1.276 km	28%	4.523 km	
1895	1.510 km	33%	1.766 km	39%	3.276 km	72%	1.280 km	28%	4.556 km	
1905	1.633 km	36%	2.386 km	52%	4.019 km	88%	531 km	12%	4.550 km	
1913	1.759 km	38%	2.609 km	56%	4.368 km	94%	308 km	6%	4.676 km	

Sources: *Exposé de la situation du Royaume 1876-1900*, T. III, p. 492, complété par l'*Annuaire statistique de la Belgique*.

A partir de 1870, l'Etat s'engage dans la reprise des lignes concédées. Celle-ci s'effectue par le rachat des lignes, ou par reprise de l'exploitation, moyennant redevance ou octroi d'une part des recettes aux compagnies. En 5 ans, de 1870 à 1875, l'Etat reprend à sa charge 35% des lignes concédées. Cette tendance s'accélère à la fin du siècle, si bien que l'Etat exploite 88% du réseau en 1905, 94% en 1913 (voir Tableau II).

Des diverses explications que l'on peut trouver à ce changement de politique, deux semblent particulièrement importantes:

— La nécessité d'unifier le réseau, devenu disparate pour coordonner les différentes lignes et permettre un abaissement des tarifs.

— Les difficultés financières de nombreuses sociétés ferroviaires à partir des années 1865-66: à cette date, on estime à 120 millions de francs la dépréciation du capital engagé dans les chemins de fer belges. Le désir de sauver au moins les intérêts des porteurs d'obligations de ces sociétés serait aussi parmi les facteurs de la politique de reprise des chemins de fer par l'Etat (Chlepner, 57). Seules les compagnies privées les plus rentables subsisteront jusqu'au XX^{e} siècle (1).

1. Cest ce qui ressort de la comparaison des coefficients d'exploitation (dépenses d'exploitation/recettes brutes) des chemins de fer de l'Etat et des compagnies (sources: *Annuaires Statistiques de Belgique).*

	Etat	Compagnies
1875	65,15	60,19
1880	60,03	53,76 à 55,29
1885	58,96	51,87 à 54,62
1890	59,83	48,38 à 51,39
1895	59,20	42,72 à 47,56
1900	67,86	42,05
1905	62,60	43,98
1910	65,61	41,30

D'une part le coefficient des compagnies est constamment inférieur à celui de l'Etat, indiquant une exploitation plus rentable, et d'autre part, ce coefficient ne cesse de baisser au cours du temps tandis que celui de l'Etat se maintient à son niveau initial. Il semble bien que l'augmentation du coefficient d'exploitation de l'Etat soit en partie liée au rachat des compagnies les moins rentables. Dans un rapport de 1902, M. Renkin écrivait: « La cause réelle des déficits (des chemins de fer de l'Etat) de 1900 et 1901, et de l'accroissement du coefficient doit être cherchée dans l'incorporation au réseau de l'Etat des lignes reprises » (cité par Devys, 147 et 55). Cet auteur remarque, en étudiant l'exploitation du réseau d'Etat, « qu'une dépression survenait inévitablement après chaque nouvelle reprise d'une compagnie concessionnaire ».

L'intervention de l'Etat dans la création et la gestion des voies principales s'est donc adaptée aux circonstances économiques.

— dans une première phase, l'Etat agit seul parce que l'initiative privée fait défaut;

— dans une deuxième phase, l'Etat encourage celle-ci par une politique de subsides;

— enfin, il reprend à sa charge les compagnies les moins rentables et rachète l'entièreté du réseau lorsque le capital privé, dans sa recherche de profit, n'agit plus en concordance avec les besoins globaux de l'économie (2).

2. LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX (SNCV).

C'est aussi pour pallier la carence de l'initiative privée que l'Etat mit sur pied la création d'un réseau vicinal. L'industrie privée ne s'était intéressée qu'aux lignes rentables, laissant à l'abandon les régions où le rendement des transports eût été trop faible. Or, dès 1875, apparaît la nécessité d'établir un réseau secondaire très dense, capable d'offrir les transports à bas tarifs que l'industrie, et surtout l'agriculture, réclament impérieusement. C'est dans ce contexte qu'un sénateur libéral suggère de confier l'entièreté du réseau secondaire à une compagnie unique, constituée de

2. Le même type de politique est pratiqué à l'égard d'autres moyens de communication:
— *Télégraphes:* quelques lignes privées avant 1850, puis rachat par l'Etat et essor rapide du réseau.
— *Téléphones:* inventés en 1876, régime de concessions, rapidement rachetées par l'Etat parce que les entreprises privées ne s'intéressent qu'aux grands centres.
— *Routes:* évolution selon les 3 mêmes phases relevées pour les chemins de fer:
1. concentration dans les mains de l'Etat.
2. développement des concessions, décentralisation.
3. rachat des concessions, centralisation.
Longueur des routes en % du réseau total

	Routes de l'Etat	Routes provinciales	Routes concédées
1830	80%	16%	4%
1840	74%	19%	7%
1850	55%	24%	11%
1860	68%	23%	9%
1870	72%	19%	8%
1880	79%	17%	4%
1890	81%	17%	3%
1900	82%	17%	1%
1910	83%	16%	1%

manière à écarter de sa gestion tout esprit de lucre. Le projet restera sans suite jusqu'à ce que la sévère crise agricole des années 1880, doublée d'une crise de l'industrie métallurgique, active les décisions. C'est sous le dernier gouvernement libéral, et avec l'assentiment des catholiques, que la loi du 28 mai 1884 établit la SNCV, société anonyme de type particulier, puisque ses actions ne peuvent être possédées que par les communes, les provinces et l'Etat.

Ses réalisations prennent rapidement une ampleur remarquable: on compte 888 km de voies vicinales en 1890, 2.125 en 1900 et 4.257 en 1910 (Exposé, 1876-1900, t. 3, 553).

On comprendra aisément que cette décision ait obtenu l'adhésion de tous les milieux dirigeants si l'on considère les divers arguments invoqués en faveur de la création d'un réseau vicinal complet pratiquant des bas tarifs. La création de la SNCV rencontrait les intérêts:

— *des industriels:*
- nouveaux débouchés pour l'industrie métallurgique en crise (3);
- afflux de main d'œuvre et de vivres vers les villes et abaissement consécutif des salaires;
- possibilité d'établissement d'industries nouvelles dans les régions jusqu'alors difficiles à atteindre;

— *des propriétaires fonciers:*
- plus-value des terrains appartenant aux régions sillonnées par la voie ferrée;

— *des agriculteurs:*
- débouchés nouveaux pour l'agriculture en crise;
- mise en culture des terres éloignées des agglomérations;

— *de la petite bourgeoisie:*
- développement de la petite industrie et du commerce;

— *des ouvriers des villes et des campagnes:*
- diminution du chômage;
- possibilité d'habiter à la campagne tout en travaillant dans les centres industriels (4).

3. Dans son rapport à la Chambre au nom de la Section Centrale (22 janvier 1884), le député le Hardy de Beaulieu estimait que la création en 10 ans de 2.000 à 3.000 km de chemins de fer vicinaux devait permettre l'écoulement de 100.000 à 150.000 tonnes de rails et de 25.000 à 30.000 tonnes de fer et d'acier pour le matériel fixe et roulant.
4. Voir à ce sujet:
   - *Documents parlementaires,* Chambre des Représentants - Séssion 1883-84 N° 62, p. 197.
   - *Annales Chambre,* 2 mai au 7 mai 1884.
   - L. Jacobs, *la SNCV de Belgique,* 1937.

Ce dernier point nous amène à considérer une autre dimension de l'intervention de l'Etat en matière de chemin de fer, qui relève autant du domaine social que du domaine économique. Il s'agit de l'instauration de « trains ouvriers ».

3. LES ABONNEMENTS OUVRIERS SUR CHEMIN DE FER.

La création, en 1869, de convois spéciaux pour le transport des ouvriers se rendant à leur travail, a contribué de manière décisive à accroître la mobilité du travail.

Ce projet est conçu et mis en application à une époque où l'essor industriel attire vers les villes un nombre croissant de travailleurs tandis que les campagnes refoulent une main-d'œuvre qui n'y trouve plus d'emploi. Dans ce contexte, les abonnements ouvriers doivent permettre de « détourner le plus possible les classes industrielles du séjour dans les grandes villes, où elles sont entassées dans des logements étroits, où elles contractent des habitudes de démoralisation et de désordre » (Kervyn de Lettenhove, député catholique, *Annales Chambre,* 21-4-1869, 753).

La modicité des tarifs — en 1910, le ticket aller-retour d'un voyageur ordinaire en 3e classe coûte plus cher (+ 36%) que le coupon de semaine, comportant 6 aller-retour! (Vandervelde, 155) — attire un nombre croissant de travailleurs dans les trains ouvriers. Le succès de ceux-ci témoigne de l'importance de ce système pour la régulation du marché du travail:

Nombre de coupons de semaine (comportant 6 à 7 aller-retour) délivrés par les chemins de fer belges (Vandervelde, 156).

1870	14.223	1890	1.188.415
1875	193.675	1895	1.759.025
1880	355.556	1900	4.590.980
1885	667.522	1905	5.524.961

Au début du XXe siècle, les voyages effectués par les abonnés ouvriers représentent 42% de tous les voyages faits sur le réseau des chemins de fer. Chaque année, près du quart de la population ouvrière totale a recours épisodiquement ou régulièrement aux coupons de semaine. Les ouvriers voyageurs sont en forte proportion des ouvriers de la grande industrie (Mahaim, 103 et ss).

La création de la SNCV contribue largement au développement de cette migration quotidienne: grâce aux vicinaux, c'est dans les profondeurs des campagnes, dans les moindres villages, que

l'occasion s'offre à chacun d'aller chercher au loin du travail en conservant sa résidence habituelle.

Si la pratique de tarifs spéciaux pour les ouvriers apparaît aussi dans d'autres pays (Allemagne, France et Angleterre), nulle part ailleurs elle ne prend une telle ampleur. Elle confère au marché du travail belge un caractère tout à fait original et contribue à résoudre de nombreux problèmes liés à une industrialisation rapide.

Dans l'étude très approfondie qu'il consacre à ce phénomène (Mahaim, 135-179). E. Mahaim note que « le transport en masse des ouvriers par chemin de fer est aujourd'hui (1910) un élément essentiel de l'économie nationale belge ». « Les abonnements tendent à faire de la Belgique entière un vaste et unique marché du travail ». Ils ont un double effet de régulation sur la main-d'œuvre:

— Effet de régulation de la main d'œuvre *dans l'espace:* les charbonnages et les centres industriels disposent désormais d'une force de travail en abondance, puisque les ouvriers sont encouragés à y venir de tous les points du pays, sans pour autant abandonner leur habitation campagnarde. Par le fait même, les salaires deviennent plus homogènes, car les ouvriers quittent en masse les secteurs à bas salaires — notamment l'agriculture — pour se diriger vers les secteurs à salaires élevés. C'est ainsi que la Belgique compte, à la fin du XIX[e] siècle, une nombreuse population *rurale* (c'est-à-dire habitant la campagne), alors que la population *agricole* décroît rapidement (5).

— Effet de régulation de la main-d'œuvre *dans le temps,* d'une période de prospérité à une période de crise: étant donné qu'un certain nombre d'abonnés sont semi-agricoles, semi-industriels, et qu'un grand nombre habitent la campagne, il se passe en Belgique, en temps de crise un phénomène inconnu ailleurs: l'ouvrier industriel en chômage retourne aux champs.

Par ailleurs, les trains ouvriers contribuent au maintien des *bas salaires* pour divers motifs:

— l'armée des travailleurs industriels est agrandie d'une bonne part de l'armée des paysans;

— les ouvriers se fournissent eux-mêmes, par la culture d'un lopin de terre, une partie des denrées nécessaires à leur subsistance et peuvent se staisfaire d'un salaire moindre;

5. La population agricole, qui comptait plus de la moitié des habitants du pays en 1846, n'en représente plus que le quart en 1900.

— la combativité de l'ouvrier est fortement réduite par la distance séparant son domicile de son lieu de travail. En effet, les ouvriers d'un même métier ne se retrouvent guère en masse en dehors du lieu de travail, ce qui entrave profondément le développement des syndicats et rend difficile l'organisation de grèves (v. Mahaim et Rowntree) (6).

— le maintien des ouvriers à la campagne permettrait de perpétuer le rôle idéologique de l'Eglise dont l'influence est beaucoup plus forte en milieu rural que dans les villes.

Enfin, le retour des ouvriers aux champs en période de crise constitue un facteur de paix sociale: dans les pays où l'agglomération des travailleurs autour des usines, des chantiers ou des villes est plus accentuée qu'en Belgique, les crises frappent à la fois de larges portions de la population au même endroit. Cela provoque, en Angleterre, en Amérique, en Allemagne, des mouvements en masse de chômeurs menaçants.

En Belgique, la menace est moins forte, car les chômeurs sont disséminés sur tout le territoire.

Ces divers avantages semblent être clairement perçus par la bourgeoisie de l'époque. On peut entendre un participant (catholique) du Congrès Agricole de 1901 déclarer: « Les travailleurs ne sont d'ailleurs pas seuls intéressés au maintien de ces abonnements, ce qui se passe aujourd'hui le démontre. Vous vous rappelez que l'année dernière a été, pour l'industrie nationale, une année de prospérité exceptionnelle; les ouvriers des campagnes ont été attirés en grand nombre, par des salaires toujours plus élevés, dans les grands centres. Aujourd'hui, un certain resserrement se produit dans les affaires, les salaires industriels s'abaissent et nous voyons revenir au villave l'ouvrier agricole un instant éloigné. Le nombre des abonnements diminue, les travailleurs des champs retournent

6. J. Destrée et E. Vandervelde annoncent cependant un retournement de la situation: « On espérait ainsi réduire les syndicats à l'impuissance, inonder le marché de forces de travail à vil prix, abaisser le standard of life des populations industrielles par la concurrence des ouvriers. Seulement, il est arrivé, et il devait nécessairement arriver, que les armes que l'on dirigeait contre nous se retournent contre nos adversaires. Les charbonniers flamands, qui font tous les jours, jusqu'à deux heures de train pour aller travailler dans les mines du borinage et du centre, les maçons, les menuisiers, les plafonneurs qui débarquent tous les matins à Bruxelles, n'ont pas tardé à se développer, au contact de leurs camarades. Ils ont acquis les mêmes besoins, manifestent les mêmes exigences et professent les mêmes opinions. Tous les soirs, dans les trains qui les emportent, on entend des chansons socialistes, et c'est à eux, en grande partie, qu'il faut attribuer nos progrès électoraux dans les arrondissements qu'ils habitent ». *Le socialisme en Belgique,* Paris, 1898, p. 308.

naturellement aux travaux de la campagne. Si les coupons à prix réduit n'avaient pas existé, ces ouvriers, pendant la période prospère, auraient été s'établir à demeure dans les centres industriels; la crise naissante en aurait formé une grande armée de sans-travail; ils auraient été jetés sans ressources sur le pavé des villes. C'est ainsi que les abonnements ouvriers sont devenus, dans notre pays, le régulateur de l'offre et de la demande de bras et qu'ils nous feront peut-être l'économie d'une révolution » (7)

L'étude de la période 1850-1914 montre que les interventions de l'Etat dans la création et la gestion des chemins de fer s'adaptent aux circonstances économiques, s'effaçant ou s'accentuant tour à tour, selon que les intérêts particuliers des capitaux privés sont en concordance ou en contradiction avec les besoins globaux de l'économie.

A une époque où les principes du libéralisme économique ne semblent guère être remis en question, l'Etat ne se limite pas à créer et entretenir l'infrastructure nécessaire à la production: en établissant et en développant un système de transport des ouvriers à bas prix, il contribue de manière décisive à la régulation du marché du travail. La dimension économique du rôle de l'Etat apparaît ici comme intimement liée à sa dimension sociale.

Notes bibliographiques

B.S. Chlepner, *Le marché financier belge depuis cent ans,* Bruxelles, 1930.
A. Demeur, *Les Sociétés Anonymes de Belgique,* 2 volumes (1857 et 1870-73).
H. Dermine, *Les motifs de la constitution de services publics économiques en Belgique en régime libéral entre 1830 et 1914. La question de l'étatisation des chemins de fer.* Mémoire U.C.L., 1947.
J. Devys, *Les chemins de fer de l'Etat belge,* Paris, 1910.
R. Durviaux, *La banque mixte, origine et soutien de l'expansion économique de la Belgique,* Bruxelles, 1947.
L. Frère, *Etude historique des sociétés anonymes belges* (2 volumes, 1819-1873 et 1873-1914).
U. Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges,* 1953.
E. Mahaim, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux,* Bruxelles, 1910.
J. Pauly, *Etude sur les tarifs des chemins de fer,* Bruxelles, 1934.
B.S. Rowntree, *Comment diminuer la misère. Etudes faites en Belgique par un Anglais,* Paris, 1910.
E. Vandervelde, *L'exode rural et le retour aux champs,* Paris, 1910.
Le Centenaire de la Société Générale de Belgique, 1822-1922.
Exposé de la situation du Royaume, Statistique générale de la Belgique.

7. Discours de A. Melot. *Compte-rendu du Congrès agricole* de Namur en 1901, Séance du 9 juillet, p. 164. Cité par E. Mahaim, p. 174.