



CLASSIQUES
GARNIER

NUMA (Guy), « [Préambule] », *Réglementations et concurrence dans les chemins de fer français. 1823-1914*, p. 31-31

DOI : [10.15122/isbn.978-2-8124-0932-5.p.0031](https://doi.org/10.15122/isbn.978-2-8124-0932-5.p.0031)

La diffusion ou la divulgation de ce document et de son contenu via Internet ou tout autre moyen de communication ne sont pas autorisées hormis dans un cadre privé.

© 2013. Classiques Garnier, Paris.
Reproduction et traduction, même partielles, interdites.
Tous droits réservés pour tous les pays.

Le gouvernement le plus économe
n'est pas celui qui dépense le moins ;
c'est celui qui dépense le mieux
Michel CHEVALIER, 1838, p. 326.

Entamer une étude des chemins de fer français au XIX^e siècle nous amène à nous pencher sur le moyen le plus utilisé pour leur développement. Ainsi, nous pouvons affirmer sans crainte de se tromper que « tout ce qui allait se construire en infrastructures au XIX^e siècle allait procéder peu ou prou de la concession » (Bezançon, 2004, p. 186). Ce constat est particulièrement vrai pour les chemins de fer. Il s'avère que les problèmes soulevés lors des débats autour des concessions ferroviaires au XIX^e siècle et les réponses apportées présentent de grandes similitudes avec les théories et pratiques modernes de la concession. Pour ce faire, il est nécessaire de rappeler les grandes étapes de l'émergence du rail en France en montrant les évolutions des contrats de concession. Les débats qui accompagnent le développement des chemins de fer au XIX^e siècle portent sur les avantages et les inconvénients de la concession. Puis le sujet le plus discuté est celui du mode d'attribution du marché, les uns prônant l'adjudication, les autres défendant la concession directe. Dans la plupart des cas, l'État délègue la mise en place des infrastructures et la gestion de l'activité de transport jusqu'en 1878, date à partir de laquelle un réseau d'État commence à se constituer. Cette délégation de pouvoirs caractérise une relation d'agence. Encore faut-il savoir si la théorie de l'agence, qui s'appuie sur ce type de relation, permet d'éclairer le fonctionnement des chemins de fer français concédés au XIX^e siècle.