

LA CAISSE DES DÉPÔTS ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

JEAN-MARCEL GOGER

MAÎTRE DE CONFÉRENCE . UNIVERSITÉ DE PARIS XIII

149

Les infrastructures de transport ne sont, au Moyen Age, que des ouvrages ponctuels : bacs, ponts, chaussées, portes marines, turcies et levées. Les réalisations sont conduites par des moines bâtisseurs, des associations charitables, des corps urbains ou des seigneurs. Dans ce cadre atomisé, le financement fonctionne par des circuits courts que le prélèvement de péages vient rapidement amortir. Au temps de la splendeur capétienne, sous Philippe le Hardi, Beaumanoir se contente de définir des largeurs théoriques pour les voies de terre. Cette réglementation n'est qu'une vue de légiste et constitue seulement un modèle, chaque juridiction tendant à définir ses propres largeurs types. Sous les Valois, la partition cesse de s'élargir entre la tutelle éminente du Roi, exprimée par ses justices, et la gestion concrète des équipements. En 1413, une ordonnance de Charles VI décide d'agir contre les péagistes qui n'entretiennent pas les supports de circulation dont ils ont la charge : *“ Commandons à tous nos juges et officiers... incontinent après ledit temps passé, si lesdits ponts, chaussées, chemins et autres choses que les seigneurs ayant lesdits truages soient tenus de refaire... ne le sont suffisamment dedans ledit temps, que ils prennent et mettent en notre main les profits desdits truages, et les fassent lever et cueillir par bonnes personnes et suffisantes sous notre main.”*¹

1. Ordonnance du 25 mai 1413 pour la police générale du royaume, dans Eugène Vignon : *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France*, Dunod 1862, tome I, p. 19, page 10.

Novatrice par le ton, cette déclaration d'intention ne dépasse guère la réaffirmation des pouvoirs éminents du souverain sur le royaume. Au plan des circulations d'ailleurs, la couronne ne souhaite guère la fluidité que pour ses propres services, comme le prouve assez la création, vers 1479, des relais de la poste officielle : jusqu'en 1576, ils restent affectés aux seules dépêches gouvernementales.

Entre 1576 et 1681 néanmoins, le service des chevaucheurs royaux passe de la fermeture au monopole du courrier, après avoir ruiné les messageries universitaires. Ce changement exprime les évolutions que l'Etat fait subir à sa manière d'appréhender l'espace, et de l'encadrer². En même temps l'Etat s'efforce de corriger les usurpations riveraines sur les voies de communication de 1552 à 1583, ordonne de matérialiser les emprises d'infrastructures par des plantations d'arbres. Sully consacre son énergie à multiplier les plantations et emploie des architectes réputés à de multiples projets de ponts.

*Naissance d'une mission d'équipement
(1615-1816)*

150

Si avec Sully, une première impulsion est donnée à une réelle politique de travaux publics, l'assassinat d'Henri IV vient la compromettre. L'initiative est toutefois prolongée par la théorie économique en formation. En 1615, dans son *Traité de l'Oeconomie politique*, Montchrestien réduit à trois moyens la gloire fiscale du souverain : la multiplication des manufactures, la relance du commerce et " *l'entretien de la navigation, laquelle déchet à vue d'oeil* " ³. De 1664 à 1683, Colbert s'emploie à mettre en pratique les conseils de Montchrestien : outre les travaux du canal du Midi, des rivières sont aménagées et des routes sont construites par sections homogènes.

Après la disparition de Colbert, Vauban mène une campagne pour l'intensification des aménagements fluviaux et l'abbé de Saint-Pierre réclame la viabilisation des chemins. Cette action conduit à la création du corps des Ponts-et-Chaussées, en 1716. Au XVIII^e siècle, un effort d'équipement sans précédent est mis en œuvre sous le contrôle de l'Etat, forçant l'admiration de l'agronome Arthur Young, en 1789.

Pourtant, le bilan reste maigre : 1 100 km de canaux en tronçons épars, des creusements lents et inachevés sur les canaux du Centre, de Bourgogne et de Bretagne. 44 500 km de routes sont construits, dont 4 000 km seulement sont pavés tandis que les revêtements empierrés restent grossiers. Seuls les abords

² Arthur de Rothschild : Histoire de la poste aux lettres et du timbre-poste, *Slatkine*, 1984.

³ Antoine de Montchrestien : *Traité de l'Oeconomie politique*, 1615, édition Plon 1889, pp. 18-19.

des grandes villes sont bien dotés en voirie et l'essentiel du réseau secondaire demeure à faire.

Aux prises avec un endettement qui épuise toujours plus ses ressources en services de rente, l'Etat monarchique n'a jamais pu trouver le financement efficace pour ses travaux. Il use sa popularité de pourfendeur des abus féodaux en ravivant la corvée des grands chemins. Embarrassé pour la réformer avec Turgot et Necker, il se forge une image excessive de défenseur des privilèges. Enfoncé dans les difficultés financières par la Ferme générale, il se méfie des partenaires privés dans son œuvre de canalisation et décourage les promoteurs de chemins vicinaux, affirmant que l'usage qu'ils peuvent en faire doit former leur unique compensation légère.

Entre 1791 et 1793, la Révolution pense trouver une issue en budgétisant au maximum les deniers à finalité publique, pour mieux les soumettre au contrôle parlementaire. Malheureusement, la faillite de l'Etat s'aggravant, la Convention doit alimenter ses chantiers avec des réquisitions, tandis que le Directoire s'épuise à instaurer des péages à l'anglaise. Le Consulat et l'Empire rompent ce cercle infernal. Dès novembre 1799, la Caisse d'amortissement introduit la régularité dans le paiement des entrepreneurs de travaux publics, grâce à des anticipations qu'elle compense sur des financements aussi larges que multiples : extraordinaire des guerres, vente des forêts communales, centimes spécialement préaffectés des départements et communes, revente des canaux confisqués par la Révolution. En avril 1816, Corvetto transfère cette compétence régulatrice à un établissement jumeau de la Caisse d'amortissement : la Caisse des dépôts et consignations, périphérique de l'Etat qui s'érige en pivot de l'aménagement, dans le cours du XIX^e siècle.

151

*Entrée en deux temps
dans le siècle ferroviaire (1816-1914)*

Là où l'Age classique et les Lumières se bornaient à définir les besoins et à énoncer des principes d'aménagement, le XIX^e siècle se veut celui de la révolution des transports. Le bilan est suffisamment impressionnant : le réseau des voies de terre connaît une croissance exceptionnelle. En comptant le kilométrage à l'entretien, plus significatif que les longueurs classées, le résultat est le suivant :

	routes départementales	routes nationales	chemins vicinaux
1812	1 435 km	14 557 km	28 244 km
1824	18 600 km	14 228 km	36 644 km
1837	32 000 km	24 716 km	213 153 km
1855	39 560 km	35 600 km	241 471 km
1891	24 812 km	37 518 km	464 000 km
1910	13 030 km ⁴	38 194 km	534 000 km

La réussite est moins brillante pour le fluvial, à cause de coûts de construction nettement plus élevés : en 1785, un kilomètre du canal du Centre revient à 137 000 livres, quand la même distance en route, terrassements, ponts et empièvements compris, n'en vaut que 17 000. En 1789, le domaine navigable ne compte que 8 000 kilomètres, 7 000 en rivière et 1 000 en canaux. En 1815, la Révolution et l'Empire n'ont ajouté que 1 170 kilomètres en rivière et 200 kilomètres en creusements (canal de Saint-Quentin essentiellement). En 1833, le plan Becquey projette d'ouvrir 10 000 kilomètres de canaux, en un programme à long terme. Néanmoins, en 1842, le directeur des Ponts de la Monarchie de Juillet, Baptiste Legrand, préfère donner la priorité au ferroviaire, dont les capacités de transmission sont nettement supérieures à celles de la route, sans toutefois tomber dans les devis exorbitants de la canalisation. Interrompu net dans son élan initial, l'équipement en canaux est donc mesuré : 1 200 km en 1821, 4 200 km en 1860, 4 600 km en 1890 et 4 970 km en 1903, le plan Freycinet (1879) ayant surtout consisté à augmenter les gabarits de 250 tonnes. En 1890 au surplus, l'augmentation des charges a amputé le réseau en rivière de 1 770 km par rapport à 1815.

En ce qui concerne le chemin de fer, apparu sous sa forme moderne en Angleterre, avec le railway de fonte en 1776 et la locomotive de Trevitchik en 1803, l'élan est plus tardif, en raison de la méfiance de responsables comme Adolphe Thiers ou Dominique Arago. De 30 kilomètres de voies locales ou industrielles en 1830, le réseau ferré passe à 1 931 kilomètres en 1848, 3 000 en 1850, 9 000 en 1860. Après cette date, le développement des voies secondaires démultiplie la croissance : 17 700 km en 1870, 36 600 km en 1900 et 50 900 km en 1913.

La Caisse des dépôts accompagne et soutient largement ce grand mouvement d'équipement. Comme l'équilibre budgétaire est revendiqué depuis 1814, la Caisse est chargée de combler l'écart qui sépare la fluctuation des recettes annuelles et la nécessité de planifier des immobilisations longues, investisse-

⁴ Des départementales ayant été vicinalisées.

ments à rendement différé sans lesquels aucun équipement de base n'est possible. Pour jouer ce rôle d'amortisseur entre la subvention et le paiement des devis, la Caisse des dépôts utilise des techniques clarifiées de crédit, sous contrôle parlementaire.

L'intervention de la Caisse des dépôts dans le financement des infrastructures de transport suit une méthode déjà tracée sous l'Empire, dans le cadre de la Caisse d'amortissement. Son partenariat emprunte deux voies : l'implication directe dans le capital d'aménagement, ou l'aide aux départements et communes qui s'équipent. Avec la première solution, la Caisse des dépôts est l'héritière de la Caisse des Canaux, créée en 1810 pour redistribuer les fonds retirés des privatisations de canaux. L'Empereur rêvait de transformer cette annexe de la Caisse d'amortissement en Caisse des Travaux publics, la cessation du fluvial opérationnel devant permettre d'investir dans les formes les plus variées d'équipement. Moins spectaculaire, mais efficace par sa diffusion, le prêt aux départements et communes est conforme à la loi sur les dessèchements de 1807, texte fondateur, qui déconcentre initiative, financement et entretien des infrastructures de second ordre.

En 1816, la Caisse des dépôts hérite de la Caisse des Canaux. Son portefeuille comprend alors 258 actions : 200 appartiennent à la Légion d'honneur et 58 à la Compagnie des Canaux, 130 représentent le canal du Midi, 128 les canaux d'Orléans et du Loing. La Caisse joue le rôle d'auxiliaire légal pour la Compagnie des Canaux du Midi, d'Orléans et du Loing jusqu'en 1863 : elle en enregistre les recettes et dépenses pendant plus d'un demi-siècle. De 9 000 francs en 1816, le bénéfice passe à 809 821 francs en 1838, mais la Révolution de 1848, et le développement ferroviaire, marquent l'entrée dans les déficits épisodiques : 523 057 francs de gain en 1857, mais 1 001 595 francs de pertes en 1863. Après 1864, la Caisse ne gère plus que les annuités qui échelonnent la revente de la Compagnie.

En 1822, la Caisse avance 800 000 francs aux Ponts-et-Chaussées pour améliorer la navigation du Tarn. En 1836, elle reste créditrice pour 706 275 francs, somme qui tombe à 212 013 francs en 1856, et finit par être soldée en 1861. Son action la plus importante court cependant de 1828 à 1870. Elle répond à la crise financière de 1827, qui secoue brutalement les compagnies de canaux, organismes créés en 1822 aux termes de la loi Becquoy sur le développement fluvial. Face à ce retournement, l'Etat et les institutionnels agissent en relais des actionnaires privés. Dès 1828, la Caisse des dépôts détient, en garantie de prêt, 606 actions des quatre canaux (Bretagne, Berry, Nivernais, latéral à la Loire), 206 actions du canal d'Angoulême et 140 actions du canal des Ardennes. Un pic est enregistré en 1833, quand le directeur des Ponts, Legrand, décide de resserrer l'initiative privée : canal d'Angoulême, 3 600 actions ; canal des

Ardennes 2 600 ; Quatre Canaux 770 ; canal de Bourgogne 466 ; navigation de l'Oise 500 ; navigation de l'Ille 32. En outre, au même moment, entre 20 et 120 actions du canal d'Arles à Bouc séjournent irrégulièrement à la Caisse, à titre de consignations.

Avec l'arrivée au pouvoir de Louis-Napoléon Bonaparte, le poste canaux amorce une transition, pour s'ouvrir aux grandes lignes de chemin de fer. En 1851, la Caisse détient 20 767 actions des Quatre Canaux (pour 11,6 millions) et 7 946 actions des Trois Canaux (canaux des Ardennes, de l'Oise et de la Somme, pour 4,4 millions). A côté de cela, elle dispose désormais de 180 obligations du chemin de fer de Paris à Rouen, pour 15,4 millions. A partir de 1853, des effets provenant des fonds des Caisses d'épargne sont méthodiquement employés à garnir le portefeuille ferroviaire. En 1858, le ministère des Finances invite la Caisse " *à se charger des obligations trentenaires émises par le Trésor, en vertu de la loi de finances de 1857, pour l'acquittement des subventions par lui dues aux compagnies de chemin de fer, en soldant le capital représentatif de ces valeurs sur les fonds des caisses d'épargne* "5. De la sorte, dès 1861, l'Établissement intervient comme obligataire dans les compagnies des Ardennes, du Dauphiné, du Lyon-Genève, du Nord, de l'Ouest, du Paris-Lyon, du Paris-Orléans et du Midi. En 1871, la Caisse d'amortissement participe pour 21,1 millions à la garantie d'intérêt des obligations ferroviaires et, à la même date, n'étaient les annuités attachées à la cessation des canaux d'Orléans et du Loing, le ferroviaire a remplacé le fluvial dans les actifs de la Caisse des dépôts, pour devenir l'affaire de la fin du siècle (54 665 obligations en 1890, pour 18 millions).

A côté de ses participations directes, la Caisse des dépôts et consignations pourvoit à l'équipement en transports par ses prêts aux départements et communes. Initialement, sous la monarchie censitaire, la Commission de Surveillance demeure méfiante à l'égard du crédit local, revenant en arrière par rapport aux pratiques de l'Empire et cherchant à se sécuriser par des montages obligataires qui dissuadent les élus. Le 21 juillet 1824, une loi autorise enfin un prêt de 150 000 francs à 5 % pour la ville de Caen, afin qu'elle construise le pont de Vaucelles. Malgré ce, la Caisse bloque toujours 26 000 francs destinés au quai de Chinon, en mars 1829.

En juillet 1836, le député de la Loire, Baude, ouvre une première brèche dans les réticences de la Commission de Surveillance : il obtient 200 000 francs pour ses routes départementales, après en avoir demandé 600 000. A partir de 1837, disposant des fonds de caisses d'épargne, la Caisse les oriente d'abord vers les actions de canaux ou la rente. En 1840 néanmoins, tirant prétexte d'une demande de 1 250 000 francs pour les départementales de la Drôme, le Direc-

5 Arch. Caisse des dépôts, procès-verbaux de la Commission de Surveillance, 20 janvier 1840, n° 1299/263.

teur général, Pasquier, demande à la Commission de Surveillance d'abandonner ses restrictions : " *dans un moment où les placements de fonds présentent des difficultés toujours croissantes* ", il souhaite que la Caisse " *puisse consentir à faire des prêts en compte courant aux départements, villes ou communes, toutes les fois que cette facilité lui sera demandée et que la nécessité en sera démontrée* " ⁶.

Dans la dernière décennie de la Monarchie de Juillet, tandis que la Caisse d'amortissement aide l'Etat dans son effort pour achever les routes nationales, une dotation de 115 millions sur 10 ans étant réservée au budget, le démarrage des prêts aux départements et communes profite en très forte proportion aux voies terrestres. En 1854, 13,7 millions restent dus à la Caisse des dépôts par les départements : la somme est mobilisée à 26,3 % par les départementales, à 14,3 % par la vicinalité de grande communication et à 4,5 % par les chemins vicinaux ordinaires⁷.

L'effort perceptible à la charnière 1850 est considérablement accru par la suite. Le 11 juillet 1868, le Second Empire crée une Caisse des Chemins vicinaux au sein de la Caisse des dépôts. Cet organisme opère pendant 26 ans. Jusqu'en mars 1880, il consent des avances à 4 %, puis y ajoute ensuite des subventions étatiques. La Caisse des Chemins débloque 151 millions de 1869 à 1879, puis 521 millions de 1880 à 1894. Parallèlement, l'Etablissement s'engage dans l'assistance aux collectivités locales qui cofinancent le ferroviaire. En 1856, il aide ainsi à la construction du Poitiers-La-Rochelle, en une zone où le plan Freycinet sera amené à former, en 1878, le premier chemin de fer de l'Etat, et, dès 1863, appuie également les collectivités qui se lancent dans les lignes secondaires : un crédit est ouvert pour le Saint-Girons-Boussens. Là encore, la Caisse anticipe sur le plan Freycinet, avant de l'accompagner : en 1882, 656 350 francs sont mobilisés par les collectivités territoriales pour le ferroviaire, somme qui passe à 917 118 francs en 1891.

155

L'adaptation aux modernités (1920-1991)

Dans l'entre-deux-guerres, la Caisse des dépôts accentue sa participation à l'aménagement des infrastructures de transport, même si le ferroviaire perd sa vocation d'eldorado technologique et financier. Aux termes des lois du 2 août 1923 et du 30 décembre 1928, l'Etablissement renforce les prêts aux communes qui désirent poursuivre la réparation des chemins vicinaux ordinaires : à cette date, ces voies représentent 370 000 km classés, mais elles sont

⁶ Arch. CDC, dépôts, procès verbaux de la Commission de Surveillance 1858-1862, n° 3805/601, 3 août 1859.

⁷ Arch. Caisse des dépôts, rapport comptable à la Commission de Surveillance, décembre 1854, état n° 3, état des sommes restant dues sur les prêts faits aux départements, pp. 46 à 51.

encore impraticables sur 16 % de leur kilométrage. Les édiles commencent par ailleurs à s'intéresser aux chemins ruraux, en reconnaissant légalement le tiers de leurs 700 000 kilomètres.

Conformément à cet appétit d'encadrement plus fort des campagnes, la Caisse des dépôts dépasse le cadre de la vicinalité pour aider toutes les formes de modernisation rurale. Les lois de 1923 et 1928 lui ont permis d'ouvrir un crédit d'un milliard pour les réparations vicinales et les adductions d'eau. S'y sont ajoutés 600 millions pour l'électrification. En mars 1931, 80 millions ont été effectivement alloués au premier poste et 203 au second : signe des temps, en dépit des prévisions, les conseils municipaux se détournent de leurs attentes au siècle précédent (vicinalité, eau pure) pour plébisciter la fée électricité.

Le 28 décembre 1931, l'action rurale des années vingt est prolongée par la création de la Caisse de Crédit aux Départements et aux Communes, copie conforme de l'ancienne Caisse des Chemins vicinaux, pour un domaine élargi à tous les aspects du génie rural et de l'urbanisme. Initialement pourvue d'une dotation de 300 millions, avec apport complémentaire d'une taxe sur les jeux, la Caisse de Crédit agit surtout en direction des petites communes, en leur accordant des bonifications d'intérêt qui amoindrissent la hausse des taux. La Caisse de Crédit fonctionne jusqu'en janvier 1942.

Entre 1925 et 1940, la Caisse des dépôts consacre les neuf dixièmes des ressources qu'elle débloque pour les entreprises aux compagnies de chemin de fer ou de navigation maritime. Grâce à elle, le ferroviaire bénéficie d'une relative protection contre l'emballlement financier des années 1927-1931 ou le marasme des années 1931-1938. De 1927 à 1936, la Caisse éponge 43 % du déficit d'exploitation qui frappe les grands réseaux ferrés, en achetant 7 milliards d'obligations et en souscrivant pour 5 milliards d'emprunts de chemin de fer. Comme lors du plan Freycinet, la Caisse des dépôts devance l'évolution à venir, en ouvrant la transition vers la nationalisation du premier janvier 1938. En attendant, elle ne se contente pas d'entrer dans le capital : de 1930 à 1938, elle se mue en banquier courant des chemins de fer, en leur consentant des avances, des billets à ordre ou des règlements de pensions. En 1932, elle achète 25 % de l'actif des Wagons-Lits, pour y contrer la progression des intérêts allemands.

Sous la IV^e République, les avances aux collectivités territoriales qui souhaitent de nouveaux aménagements sont renforcées : le 24 juin 1950, la loi Minjoz élargit l'autonomie financière des caisses d'épargne, lesquelles doublent la part qu'elles allouent au crédit local, entre 1954 et 1957 ; le retrait du Crédit Foncier est ainsi largement compensé. Au surplus, le décret d'août 1953 permet l'intervention directe de la Caisse des dépôts, lorsqu'il s'agit d'aider des localités offrant des dossiers difficiles. Le goudronnage des revêtements

peut ainsi débiter à vive allure sur les routes secondaires et les chemins communaux.

Directeur général de la Caisse des dépôts à partir de 1952, François Bloch-Lainé collabore à la reconstruction et à la mise en œuvre des premiers plans économiques d'Etat. En 1962, il est l'un des pères de la DATAR, il encourage l'émergence d'une vision globale de l'aménagement. Jetant un regard sur ses quinze années d'action à la Caisse des dépôts, François Bloch-Lainé pense avoir donné à l'Etablissement le sens de l'intervention souple sur l'espace, en passant outre au cloisonnement des fonctions : *“ Je désirais poursuivre les nouvelles missions qui pouvaient apparaître derrière la complexité de chacun des objectifs initiaux. Je pensais qu'il était profitable de maintenir une constante rotation dans les missions assignées, abandonnant certaines d'entre elles pour en entreprendre d'autres, tout en recherchant de nouvelles joies et de nouveaux principes. Un établissement périphérique de l'Etat devrait toujours fonctionner comme une rampe de lancement. ”*⁸

La volonté multipolaire de François Bloch-Lainé se traduit par la filialisation des initiatives territoriales de la Caisse des dépôts, et le soutien au développement des transports n'échappe pas à la règle. En octobre 1955 est créée la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire (SCET). Cette filiale participe d'abord à des opérations de remembrement, avant de passer maître dans la mise en œuvre des programmes d'aménagement régional. En concertation avec les collectivités territoriales, la SCET s'efforce notamment de structurer l'espace en adaptant le réseau routier aux exigences de la circulation automobile, qui se développe durant les « Trente Glorieuses ». La SCET supervise la réalisation du premier tronçon autoroutier dans l'Esterel avant de rentrer, avec l'axe rapide Esterel-Côte-d'Azur, dans “ l'ère des autoroutes ”.

Dans ce domaine, l'Etablissement manifeste une énergie identique à celle qu'il avait déployée lors du grand boom ferroviaire, à la fin du XIX^e siècle. En 1963 est fondée la Caisse Nationale des Autoroutes. Etablissement public dont la gestion est confiée à la Caisse des dépôts, cet organisme émet des emprunts obligataires pour alimenter en prêts les sociétés autoroutières. Entre 1956 et 1963, six sociétés d'économie mixte ont reçu les premières concessions autoroutières : la CNA est chargée d'amplifier leur capacité de travail, tout en veillant à sa conformité avec l'intérêt public. Jusqu'en 1970, la CNA couvre 70 % du financement des constructions d'autoroutes à péage.

A la fin des années soixante, le financement des collectivités locales trouve une nouvelle stabilité avec la naissance, en 1966, de la Caisse d'Aide à l'Équipement des Collectivités Locales (CAECL). La CAECL est au départ subventionnée par des placements à court terme, qui proviennent des prêts aux collecti-

⁸ Cité par Jean-Marie Thiveaud et Denis Dubus, dans Depuis 1816, la Caisse des dépôts et consignations, ouvrage de la Caisse des dépôts 1988, p. 126.

vités territoriales, qui ne sont pas encore mobilisés dans leur emploi. La CAECL assure ainsi des compléments de financement, souvent après la Caisse des dépôts elle-même. En 1987, le Crédit Local de France (CLF) succède à la CAECL et vient s'associer en 1989 à la part des collectivités locales dans le financement de l'électrification du chemin de fer de Paris-Cherbourg et dans le contournement TGV de Lyon.

La mise en place du CLF clôt les nombreuses mutations qui ont eu lieu à la Caisse des dépôts, au cours des années quatre-vingt, dans le financement des infrastructures de transport. En août 1982, le Fonds Spécial des Grands Travaux (FSGT) a été établi en autonomie au sein de la Caisse des dépôts, pour construire des équipements de transports publics et améliorer la circulation routière. Le FSGT a été supprimé en 1986, mais la Société Caisse des Dépôts Développement (C3D) lui survit. Etabli en mars 1983, ce holding englobe toutes les activités filialisées de la Caisse. Il peut ainsi donner au financement de l'aménagement et des transports toute la fluidité que souhaitait en ce domaine François Bloch-Lainé.

En ce qui concerne les transports, la Caisse des dépôts vient apporter ses remèdes aux difficultés que connaît l'Etat éclairé, et de mettre en communication les provinces agrégées au cours de l'Histoire. Dans l'esprit de Napoléon, pré-concepteur de la Caisse des dépôts par le biais de la Caisse d'amortissement, il s'agit bien de générer un établissement capable de débudgétiser un grand plan de l'équipement infrastructurel.

Avec la Restauration, cet élan est cassé, les représentants de la Nation ayant tendance à confondre conquête de la transparence budgétaire et compression frileuse des dépenses. Un temps paralysée par une Commission de Surveillance prompte à la rigueur comptable, la Caisse des dépôts renoue avec la vocation de la Caisse d'amortissement en deux temps. En 1838, elle vient au secours des Compagnies des Canaux et en 1840, elle mesure l'avantage que représentent, pour les épargnants, les prêts aux départements et communes.

Du coup, elle participe à quatre mutations dans les transports français : elle épaula la construction des grandes lignes de chemin de fer, participe au désenclavement massif des localités, prépare la naissance de la SNCF puis impulse de façon décisive la modernisation autoroutière. A ce stade de son Histoire, elle aborde l'ère de la haute technicité dans l'aménagement du territoire, décloisonnant les méthodes qui réduisent les transports à une fausse dimension linéaire, pour penser l'espace en termes de fonctionnalités complémentaires et de compositions harmonieuses.