



CLASSIQUES
GARNIER

DE PAOLI (Joachim), « [Introduction à la première partie] », *Science économique et pratique des ingénieurs économistes. L'exemple de Clément Colson*, p. 27-27

DOI : [10.15122/isbn.978-2-406-09094-6.p.0027](https://doi.org/10.15122/isbn.978-2-406-09094-6.p.0027)

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.

© 2020. Classiques Garnier, Paris.
Reproduction et traduction, même partielles, interdites.
Tous droits réservés pour tous les pays.

On conçoit qu'il y ait des théoriciens qui ne puissent jamais devenir praticiens de leur vie, parce qu'ils manquent de Jugement [...]. En revanche, chez ceux qui possèdent ce don de la nature, il peut y avoir défaut de prémisses, c'est-à-dire que la théorie peut être incomplète, car peut-être a-t-elle besoin, pour être complétée, d'essais et d'expériences qui restent encore à faire.

Emmanuel KANT, *Éléments métaphysiques de la doctrine du droit*, 1853, p. 339.

Comme annoncé, la première partie de ce travail présente les apports théoriques de Colson. Nous traitons ces derniers par thèmes, ce qui nous amène à présenter deux chapitres. Le premier chapitre est consacré aux travaux d'économie générale de l'auteur. Nous verrons alors ce que nous avons retenu comme ses deux principaux apports dans ce domaine :

- la théorie de la détermination conjointe du salaire et de l'intérêt, présentée par ses élèves comme sa principale contribution ;
- avoir impulsé le développement du calcul économique en France, ce qui constitue pour nous également l'une des principales contributions que l'on peut lui attribuer.

Le deuxième chapitre se consacre à ses travaux en économie des transports. Nous montrerons alors qu'il a repris et développé la méthode de tarification de Jules Dupuit basée sur la notion de valeur d'usage en proposant des moyens pratiques de révélation des préférences. Nous verrons également que la méthode développée par Colson est reprise de nos jours avec la méthode de tarification appelée Yield Management et le développement des compagnies aériennes à bas prix.