



CLASSIQUES
GARNIER

DE PAOLI (Joachim), « Table des matières », *Science économique et pratique des ingénieurs économistes. L'exemple de Clément Colson*, p. 379-382

DOI : [10.15122/isbn.978-2-406-09094-6.p.0379](https://doi.org/10.15122/isbn.978-2-406-09094-6.p.0379)

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.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS	7
PRÉFACE	9
INTRODUCTION GÉNÉRALE	15

PREMIÈRE PARTIE

LES TRAVAUX THÉORIQUES DE COLSON

LES APPORTS DE COLSON À LA SCIENCE ÉCONOMIQUE	29
Introduction	29
La théorie de la détermination conjointe du salaire et du taux de l'intérêt	30
La théorie de la détermination conjointe du salaire et de l'intérêt présentée par Colson	31
La critique adressée à la théorie de Colson	40
Divisia développe la théorie de son maître	43
L'utilisation des statistiques et des mathématiques. Colson impulse le calcul économique en France	47
L'utilisation des statistiques par Colson	47
L'économie est une science mathématique	53
La méthode de Colson ouvre la voie à l'économétrie en France	65
Conclusion	71

LA MÉTHODE DE TARIFICATION SELON LA VALEUR D'USAGE DE DUPUIT-COLSON À NOS JOURS	73
Introduction	73
Colson et la méthode de tarification des infrastructures exploitées en monopole de Jules Dupuit	74
La méthode de tarification de Dupuit : chaque utilisateur doit payer la valeur d'usage que le service a pour lui	75
Les apports de Colson : les moyens pratiques de révélation des préférences	98
La méthode de tarification après Colson	109
La théorie de Dupuit et Colson est enseignée par Divisia et Roy sous forme mathématique et influence la tarification de la SNCF	109
À partir d'Allais : la tarification au coût marginal s'impose	123
Le Yield Management et le développement des compagnies aériennes à bas prix. Le retour de la méthode de Dupuit et Colson	131
Le Yield Management reprend les principes proposés par Dupuit	132
Les compagnies aériennes à bas prix reprennent le mécanisme d'options proposé par Colson	136
Conclusion	142

DEUXIÈME PARTIE

COLSON ET L'INTERVENTION DE L'ÉTAT
L'INGÉNIEUR ET LES QUESTIONS PRATIQUES

UN LIBÉRALISME TEINTÉ D'INTERVENTIONNISME Colson et l'intervention de l'État dans le domaine social	153
Introduction	153

C'est le rôle accordé à l'État qui permet de distinguer les Écoles de pensée	154
L'anarchisme : une vision irréaliste	156
Le socialisme : un mysticisme	157
L'interventionnisme : un effet négatif pour la prospérité . . .	167
Le libéralisme : la liberté permet le progrès	173
Colson, l'École libérale française et le débat sur les assurances sociales. La prise en compte de la question sociale par l'ingénieur économiste	178
La place de l'État dans les assurances sociales	181
Les risques couverts par les assurances sociales	192
Le libéralisme pratique de Colson. Une intervention de l'État très présente dans divers domaines	207
Contre la majorité des économistes libéraux français, Colson défend l'impôt progressif sur le revenu	208
Rendre impossible les conditions qui mènent à la pauvreté et au vagabondage : l'assistance est la condition pour assurer la sécurité	220
limiter le droit de grève d'après le préjudice subi pour le public	233
Conclusion	240
COLSON ET L'INTERVENTION DE L'ÉTAT DANS LE DOMAINE DES CHEMINS DE FER	
Introduction	243
La concession est préférable à la régie : une étude basée sur la pratique	244
Historique de la forme d'exploitation des chemins de fer en France	245
Concession ou régie : un débat important	254
La controverse entre Considère et Colson sur l'utilité des chemins de fer d'intérêt local	284
L'analyse du bénéfice net d'exploitation : la construction d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local et ses effets sur le réseau des grandes compagnies	285

Les avantages directs procurés par les chemins de fer d'intérêt local	295
Les avantages indirects procurés par les chemins de fer d'intérêt local et leur utilité totale	301
La formule d'exploitation à mettre en place	306
Conclusion	310
CONCLUSION GÉNÉRALE	313
BIBLIOGRAPHIE	319
INDEX DES NOMS	373