

# 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