

Vol. II — n° 5

janvier-juin 2017

REVUE D'HISTOIRE ET DE PROSPECTIVE DU MANAGEMENT



ÉDITIONS DE LA GESTION

REVUE D'HISTOIRE ET DE PROSPECTIVE

DU MANAGEMENT / numéro 5

Éditorial : Les cars Macron reproduisent-ils un modèle ? / 3

Dossier : la concurrence des diligences au XIX^e siècle

Luc MARCO, *La guerre des messageries en France (1817-1842)* / 5

Charles FOURIER, *Spoliation du corps social par les déperditions commerciales* / 25

Henri NAVIER, *Considérations sur les principes de la police des roulages et sur les travaux d'entretien des routes* / 31

J. B. ADAM, *Pétition concernant les intérêts des maîtres de poste menacés par les chemins de fer* / 35

Jules BURAT, *Roulage (économie industrielle)* / 39

Jacques BRESSON, *Réflexions statistiques sur les SA en France* / 47

Louis BLANC, *La concurrence cause de ruine pour la bourgeoisie* / 61

Eugène O'DDOUL, *La nature des petites et des grandes fortunes* / 65

Charles LABOULAYE, *Industrie des transports* / 69

Jean Gustave COURCELLE-SENEUIL, *Voitures publiques* / 73

Georges DUCHÊNE et Pierre-Joseph PROUDHON, *Des compagnies diverses : voitures publiques* / 77

Karl MARX, *L'exemple des calèches et des transports en mutation* / 81

Alfred de FOVILLE, *Les variations des prix des transports* / 85

René MUSNIER, *Les Messageries nationales vers 1850-1860* / 91

Article

Stefka MIHAYLOVA, *La didactique en gestion : à l'interface de la didactique des sciences et de la didactique professionnelle* / 101

Parutions récentes et sommaires des premiers numéros/ 115

G O U V E R N A N C E

Rédacteur en chef : Luc MARCO

Professeur émérite en Sciences de Gestion à l'Université Paris 13, Sorbonne Paris Cité
Membre du Centre d'Economie de Paris Nord, CNRS, UMR n° 7234

Comité scientifique

- BAUJARD, Corinne, Professeure en Sciences de l'Éducation (Université de Lille 3).
- BORISOVA, Margarita, Assistante et docteure en Économie (Université nationale et mondiale de Sofia, Bulgarie).
- DEGOS, Jean-Guy, Professeur émérite en Sciences de Gestion (Université de Bordeaux).
- FONTAINE, Philippe, Professeur en Sciences Économiques (Ecole Normale Supérieure, Cachan).
- MIHAYLOVA, Stefka, Maître de Conférences HDR en Sciences de Gestion (Université Paris 13, Sorbonne Paris Cité, et CEPN).
- PAUGET, Bertrand, Maître de Conférences HDR en Management (Université de Karlstad, Suède, et CEPN).
- POIVRET, Cédric, Professeur agrégé du secondaire en Économie-Gestion (Université de Marne-la-Vallée).
- SMIDA, Ali, Professeur en Sciences de Gestion (Université Paris 13, Sorbonne Paris Cité, et CEPN).
- TCHANKAM, Jean-Paul, Professeur de Stratégie, HDR (Kedge Bordeaux Business School).

Tarif d'abonnement

30 euros pour un an, 15 euros par numéro (envoi compris). Paiement par chèque à l'ordre de : Association IHPM, chez Luc MARCO, 3, place Roger Salengro, 81100 Castres. Les articles non retenus ne seront pas renvoyés aux auteurs. Les ouvrages pour notes de lecture doivent être adressés au rédacteur-en-chef.

Site internet : <http://ihpm.hypotheses.org>

ISSN : 2429-7631

© Éditions de la Gestion,
Castres, 2017.

É D I T O R I A L

Les cars Macron reproduisent-ils un modèle ?

AUJOURD'HUI, la mobilité par autocars présente une singularité. Elle reproduit sans le savoir un modèle de concurrence qui régnait en France dans la première moitié du dix-neuvième siècle. Soit un duopole dominant et une très grande quantité de petites et moyennes entreprises sans prise réelle sur le marché global. Le fait qu'aujourd'hui la mobilité soit motorisée et que jadis on employait des diligences tirées par des chevaux en chair et en os ne change rien à l'affaire.

Dans l'histoire des transports, le mot « diligence » apparaît pour la première fois en français en 1680 dans le sens de voiture à chevaux pour le transport de personnes ou de bagages. Le mot « coche » est remplacé par le mot « diligence » sous Louis XV pour signifier l'accélération de la vitesse moyenne de ces véhicules à usage collectif (De Foville, 1876, p. 436). Le monopole de transport durera jusqu'à la première Restauration.

Le mot « concurrence » émerge quant à lui dès la fin du quatorzième siècle à partir du mot « rencontre ». Il devient synonyme de rivalité en 1559 soit à peu près au moment où les diligences apparaissent pour la première fois en France (1570 : apparition de la poste aux chevaux). La signification proprement économique n'apparaît qu'en 1748 pour définir la lutte pour capturer et conserver une clientèle.

Mais l'association des deux mots, *concurrence et diligences*, ne date vraiment que de la Restauration. C'est lors de la discussion budgétaire que la décision de libéraliser ce secteur fut prise : « La loi de finances de mars 1817 a établi la concurrence universelle sans obligation de demander une permission ; il en est résulté très-promptement perfectionnement des diligences, baisse des prix au-delà de toute proportion raisonnable, accé-

RHPM N° 5

lération de la marche, avantages pour le public à cet égard, mais ruine totale des relais de poste. » (Dupleix de Mézy, 1820, p. 211).

Au moment où les diligences sont libéralisées une autre expression apparaît dans la langue française : « entrepreneur de messageries ». Ils sont aussi appelés « messagistes » selon la renommée d'Achille Lecomte, fameux directeur de diligences à Paris (Esquiros, 1847, p. 429, note 1).

Il faut donc convoquer une quinzaine d'économistes et de gestionnaires anciens pour faire le point sur cette question de la concurrence des entreprises de diligences. Nous avons retenu quelques grands auteurs (Fourier, Proudhon, Marx) et plusieurs spécialistes moins connus (De Foville, Courcelle-Seneuil, Bresson, Navier) ou même complètement oubliés de nos jours (O'ddoul, Burat, Adam). Le mélange des théories et des faits peut être profitable : les gestionnaires des cars Macron devraient donc relire ces textes qui pourraient leur donner des idées pour améliorer leur service et éviter des guerres de prix destructrices de valeur et d'entreprises.

LM

Références

Dupleix de Mézy, Charles Joseph (1820) « Intervention du directeur général des postes à la Chambre des députés sous la seconde Restauration », *Archives parlementaires de 1787 à 1860*, Paris, Librairie administrative de Paul Dupont, 1875, p. 211-212.

Esquiros, Alphonse (1847) *Paris, ou les sciences, les institutions et les mœurs au XIX^e siècle*, Paris, Imprimerie Universelle.

Foville, Alfred de (1876) « Les variations des prix en France depuis un demi-siècle : les transports, le prix des voyages », *L'Économiste français*, 4^e année, 2^e volume, n° 40, samedi 30 septembre, p. 435-437.

Lacuée, Jean-Girard (1830) *Économie politique des postes, des diligences, des voitures publiques*, Paris, Firmin Didot, p. 8-9.

Littré, Paul-Émile (1877) « Diligence », *Dictionnaire de la langue française*, tome 2, p. 1732.

La guerre des Messageries en France (1817-1842) : l'État doit-il protéger les PME des grandes entreprises ?

Luc MARCO

*Professeur émérite de Sciences de Gestion
CEPN-CNRS et UNIVERSITÉ PARIS 13, SPC*

Pendant vingt-cinq ans, de 1817 à 1842, le secteur des transports terrestres français a été dominé par deux compagnies privées de Messageries. Les petites entreprises, se sentant brimées par elles, se sont tournées vers la justice et l'État pour faire reconnaître leur droit à vivre de prix raisonnables et d'une clientèle régulière. La guerre des Messageries a d'abord été une guerre des prix entre réseaux concurrents. A partir des données boursières concernant une quarantaine d'entreprises, nous essayons de démontrer que l'État aurait dû mieux défendre les PME contre les grandes. Mais la position conservatrice des gouvernements français de cette époque n'a pas retenu cette solution pourtant prônée par les auteurs socialistes. Ce n'est que la perspective d'un changement technologique avec l'arrivée des chemins de fer qui va faire intervenir l'État dans le soutien à la conversion des Messageries. Mots clés : Coalitions, Concurrence, Transports terrestres, France, XIX^e siècle.

For twenty-five years, from 1817 to 1842, the French land transport sector was dominated by two private companies of Stagecoaches. Small businesses, feeling themselves oppressed by them, turned to justice and the state to have their right to live at reasonable prices and a regular clientele recognized. The War of Stagecoaches was initially a war of prices between competing networks. On the basis of stock market data for about forty companies, we try to show that the State should have better defended SMEs against large firms. But the conservative position of the French governments of that period did not retain this solution nevertheless advocated by the Socialist authors. It is only the prospect of technological change with the arrival of the railways that will involve the State in supporting the conversion of Stagecoaches. Key words: Coalitions, Competition, Land transport, France, 19th century.

INTRODUCTION

Avant l'avènement des chemins de fer, les *Messageries et Voitures publiques* étaient la forme dominante de l'industrie des transports (Marchand, 2006). La question qui va dominer la période allant de 1817 à 1842, soit entre la libération du secteur des messageries et la promulgation de la grande loi de juin 1842 sur les chemins de fer, est celle du management public des transports terrestres. Le choix a été entre laisser la concurrence agir ou intervenir en faveur des PME. Tout un ensemble de pétitions donne l'avis des petites entreprises. En outre, des procès entre les grandes firmes

RHPM N° 5

fournissent les chiffres de base qui permettent de se faire une idée de ce problème de management public : l'Etat français doit-il protéger les PME des grandes entreprises de messagerie ?

Pour répondre à cette question à partir de la littérature disponible, nous organiserons notre travail en quatre phases :

1° - Position du problème : combien d'entreprises composaient ce secteur, combien ont disparu dans la guerre des prix, combien ont survécu ou ont fusionné pour constituer des ensembles plus grands ? C'est donc à la Bourse de Paris et dans les ouvrages spécialisés que l'on peut suivre cette démographie dynamique des entreprises dudit secteur.

2° - Solutions des économistes libéraux : faut-il laisser faire, laisser passer, laisser créer, laisser disparaître les entreprises sans intervenir sur la guerre des prix entre les différents acteurs ?

3° - Solutions des économistes socialistes : faut-il au contraire interdire les coalitions, aider les PME à s'installer, leur proposer de prendre des formes coopératives ou mutualistes, voire nationaliser les plus grandes firmes ?

4° - Solutions des économistes conservateurs : faut-il réprimer les coalitions de manière symbolique et dédommager les PME face à la montée des chemins de fer, sans pour autant intervenir sur la démographie industrielle du secteur ?

La conclusion montrera tout l'intérêt de ce débat qui a duré un quart de siècle et qui peut nous interpeller encore aujourd'hui avec les cars « Macron » ou la faillite retentissante de la société Mory-Ducros en 2013.

I. POSITION DU PROBLÈME : LA GUERRE DES PRIX EST-ELLE SOUTENABLE POUR LES PME ?

Le problème de management public qui se posait au gouvernement de la restauration et de la monarchie de Juillet peut être reformulé ainsi : a) Comment desservir tout lieu du Royaume où s'exprime une demande de transport en minimisant le prix du voyage et le coût d'entretien des routes ; b) Comment empêcher les ententes sur les prix conclues entre les deux grandes entreprises et éviter ainsi la ruine des PME au long cours (risque de crise économique ou faiblesse financière) ? ; c) Comment surveiller l'évolution de la démographie des entreprises et la mutation du progrès technique qui modifie la largeur des jantes de roues de diligence ou annonce les chemins de fer ?

a. Données sur la baisse des prix

En 1820 l'Administration des Postes a établi les faits suivants : « Le prix, d'abord fixé à 2 fr. par poste, a été réduit à 1 fr. 50 c. Elle oblige les maîtres de Poste à conduire ces voitures à un prix déterminé, et leur alloue en sus 75 centimes par voyageur. Les magasins de ces voitures sont d'une étendue favorable aux transports de mar-

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

chandises, et tout cela, sous prétexte de favoriser encore les maîtres de Poste.» (Anonyme, 1820, p. 8).

Dix ans plus tard, en 1830, les données s'établissaient ainsi : le prix de voiture au départ par cent kilomètres était de 6,1 francs en moyenne pour toutes les routes françaises ; le prix au retour était un peu plus cher, à 6,8 francs toujours par cent kilomètres (moyenne annuelle pour 30 lignes ; Ancien entrepreneur de diligences, 1830, tableau hors pagination). Le prix moyen aller et retour était donc de 6,45 francs, la différence avec le tarif postal (2,25 fr., soit + 4,2 fr.) indique le coût plus élevé pour les entreprises privées. Pour l'auteur de la brochure cela entraîne pourtant une perte de 1,1 million de francs pour toute nouvelle grande firme.

En 1839 l'auteur de la brochure qui défend les grandes compagnies prend une autre base de calcul : « Le prix moyen des places était, en 1789, d'un franc par lieue, alors que vingt-cinq voitures partant de Paris à heure fixe recevaient moyennement cent quarante voyageurs par jour. Le transport des marchandises, par cent kilogrammes et par cent lieues, ne coûtait pas moins de 200 fr. En 1825, lorsqu'il n'existait qu'une seule entreprise générale, le prix des places était déjà tombé en moyenne à 60 centimes par lieue ; il n'est plus aujourd'hui que de 44 centimes ! Le prix du transport des marchandises a été progressivement réduit de 200 fr. à 40 fr, c'est-à-dire des quatre cinquièmes. » (Anonyme, 1839, p. 27). Sachant qu'une lieue fait exactement 4,18 kilomètres (lieue dite *de France*), on peut recalculer les prix pour 100 kilomètres : en 1789, 23,9 francs pour les voyageurs et 47,8 francs pour les marchandises ; en 1825, 14,3 francs pour les individus et 23,9 francs pour leurs bagages ; en 1839, 10,5 francs pour les humains et 9,6 pour les choses. La baisse est donc de 56,1 % en quinze ans pour les voyageurs et de moins 79,9 % pour les marchandises transportées¹.

C'est que le transport des choses est plus rentable que celui des êtres humains. La raison est sociale : les riches ont leur propre système de roulage et les pauvres vont à pieds ou à dos de mule. Seule la classe moyenne utilise régulièrement les messageries, bien que la croissance économique démocratise progressivement ce service (voir le témoignage de Navier en 1835 qui raconte ses expériences de voyages). Les chemins de fer achèveront ce processus à partir de 1843.

Les petites et moyennes entreprises pouvaient-elles donc supporter une baisse d'environ cinquante pour cent de leur tarif voyageurs et de quatre-vingt pour cent pour les marchandises ? Oui pour les défenseurs des grandes compagnies, non pour ceux qui veulent plutôt aider les PME.

Les travaux de Patrice Salini (1978, 2017) ont montré la politique publique en matière de transport de marchandises : nous étudions celle concernant les passagers.

¹ Pour le défenseur des PME les prix de 1840 sont redescendus à ceux de 1827, suite à la faillite de toutes les entreprises qui ne pouvaient soutenir de tels prix bas. Même si le prix moyen était remonté de 12 centimes suite à la faillite des *Messageries françaises*, cette augmentation n'a pas suffi à alléger la trésorerie tendue des petites et moyennes entreprises (Anonyme, 1841, p. 26).

RHPM N° 5

b. Causes de faillite des PME et des grandes entreprises

Nous définissons ici les petites entreprises comme celles qui ont un capital inférieur à 200,000 francs, les moyennes firmes celles qui se situent entre 200,001 et 1 million de francs, et comme grandes celles qui dépassent le million de capital social. Les données sur les réserves financières sont plus éparées, mais nous les donnerons quand il sera possible. L'ensemble des chiffres utilisés est repris dans l'annexe financière que nous proposons à la fin de cet article (tableaux 4 à 8).

i. Fragilité des PME

La situation fragile des petites et moyennes entreprises tient à leur manque de fonds propres et à la difficulté de trouver des financements complémentaires en période de crise. Le réseau départemental des banques est encore dans l'enfance. Les entrepreneurs de Messageries ne peuvent que s'entendre avec les Maîtres de Poste pour négocier un crédit fournisseur (apport de chevaux frais) ou avec les manufactures qui construisent leurs voitures. Elles ne peuvent tarder à payer les hôteliers ou aubergistes qui assurent les nuitées ou le ravitaillement sur les lignes assurées par les Messageries. Quand il y a crise, tout le monde souffre et personne ne peut se permettre des décalages trop grands de trésorerie. Même le coût de la nourriture des chevaux ne peut décemment pas être laissé à la charge des ravitailleurs officiels.

Selon les réclamations des entrepreneurs de messageries en 1841, plus de 100 petites entreprises ont été ruinées par le monopole, ce qui a entraîné une perte de capitaux entre 20 et 25 millions de francs (Anonyme, 1841, p. 6). Donc par an, cela fait une perte comprise entre 0,83 et 1,04 million de francs pour 4 ou 5 faillites par an.

ii. Échec des grandes compagnies

Les faiblesses des nouvelles sociétés sont mieux connues car on dispose d'études de cas sur leurs défaillances. L'échec des grandes compagnies est mieux compris que celui des petites et moyennes sociétés. L'indice du cours en Bourse nous semble être un bon indicateur de l'appétence des actionnaires pour telle ou telle compagnie.

Tableau 1. *Les entreprises mises en dissolution avant 1842.*

Rang	Raison sociale	Type	Durée prévue	Durée effective	Capital social
1	Messageries du commerce	SA	51 ans (1829-80)	2 ans (1829-30)	8,000,000 (8,000 x 1,000)
2	Messageries Françaises	SCA	30 ans (1837-67)	4 ans (1837-40)	3,000,000 (3,000 x 1,000)
3	Messageries Nationales [bis]	SCA	18 ans (1831-49)	5 mois (1831)	3,000,000 ?
4	La Havraise	SCA		1 an (1839)	180,000

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

5	L'Auxerroise	SCA			< 200,000
6	Gaby et C ^{ie}	SCA			< 200,000
7	L'Hirondelle	SCA			< 200,000

Sources : Anonyme (1841) pour les Messageries du Commerce (+ Statuts, prospectus et circulaire) ; *Journal des travaux de la Société française de statistique*, 1840, Volumes 10 à 11, p. 601. SCA = Société en Commandite par Actions.

Dans le premier cas des Messageries du Commerce on a : refus des actionnaires d'ajouter des apports en compte courant quand les choses sont devenues difficiles pour la trésorerie de la firme. Le capital recueilli se monta à 3 millions pour 1 504 actionnaires. Pour le deuxième cas des Messageries Françaises : difficultés liées à la crise économique. Dans le troisième (Messageries Nationales bis) : manque de confiance des apporteurs de capitaux à cette tentative de relance d'une entreprise déjà tombée en faillite, car ce nom cache celle du *fondeur* des Messageries du Commerce, Gabaud qui voulait alors se lancer dans les chemins de fer !

c. Démographie des entreprises et des sociétés

La variation du nombre d'entreprises donne une idée de l'intensité de la concurrence des petites structures face au duopole en place. Elle n'a pas la même signification pour les entreprises individuelles dont le mouvement est brownien, et pour les sociétés par actions dont le mouvement est régulé par les variations des cours boursiers et des crises financières régulières qui surviennent alors tous les dix ans.

i. Entreprises individuelles

Le nombre d'entreprises individuelles est difficile à connaître. Nous n'avons retrouvé des données que pour six années. Le nombre d'entrepreneurs² est donc de : en 1825, 2 000 ; 1827, 2 132 ; 1831, 2 230 ; 1834, 2 700 ; 1838, 4 652 ; 1839, 4 151. Cela confirme la courbe des prix : augmentation du nombre d'entrepreneurs quand les prix baissent de moitié (plus 2 652 entrepreneurs en 12 ans, soit 221 créateurs d'entreprises individuelles par an en moyenne !) ; baisse du nombre quand les prix se stabilisent : moins 501 entrepreneurs en un an. Ensuite la baisse sera constante jusqu'en 1873 quand la Poste supprimera ses propres messageries.

ii. Sociétés par actions

Nous avons construit des tableaux pour quelques années dont nous avons retrouvées les données (voir annexes). Le nombre de sociétés cotées à la Bourse de Paris évolue comme suit pour le compartiment intitulé « Messageries et Voitures publiques » : en 1836, 16 ; 1838, 28 ; 1841, 21 ; 1854, 15 ; 1867, 12. Comme attendu, le point maximum est atteint au sommet de la baisse des prix : fin 1838 début 1839, ensuite le nombre de sociétés diminue régulièrement avec la montée des compagnies de chemins de fer qui remplacent progressivement les lignes de diligences. Le

² Sources : pour 1825, Beyer (1999), p. 167 ; pour 1827 et 1839, Burat (1839) ; pour 1831 et 1834, Marchand (2006), p. 49 ; pour 1838 : Schnitzler (1842), p. 48.

RHPM N° 5

nombre de SA créées de 1807 à 1848 est de : Messageries = 37 ; Chemins de fer = 31. Sur un total de 389 SA créées : Messageries = 9,5 % ; Chemins de fer = 8 % (Lefebvre-Teillard, 1985, p. 67). Le nombre de SA créées de 1848 à 1867 : Messageries = 16 ; Chemins de fer = 34. Sur un total de 262 sociétés cotées : Messageries = 6,1 % ; Chemins de fer = 13 % (*Idem*, p. 69). Voici les noms des sociétés dont nous avons pu retrouver la trace dans la littérature choisie.

Tableau 2. *Liste des entreprises en concurrence sur le marché des transports terrestres (1817-1841).*

Grandes entreprises	PME
Messageries royales (depuis 1809)	Aigle ; Algériennes ; Batignollaises ; Barbier ; Berlins ; Bimard et Glaize ; Citadines ; Darblay, Janse et Moreau ; Arnoult ; Dotézac ; Duclère ; Duclos et Bosquer ; Écossaises ; Favorites ; Galline et Compagnie ; Gromard, Biscuit et C ^{ie} ; Guérin et Zacharie ⁴ ; Hirondelle ; Hirondelles ; Joséphines ; Jumelles ; Jumelles bordelaises ; Lebeuf, Nicolas ; Leloir et Peigné ; Louqsor ; Lutéciennes ; Mainot, Langlois et C ^{ie} ; Mazier, Richard et C ^{ie} ; Messageries du commerce de la Drôme et de l'Ardèche ; Maucomble ; Messageries du Midi ; Messageries nationales ; Messageries du Plat d'Etain ; Omnibus ; Orléanaises ; Petit et Loisel ; Petites Messageries ; Remorqueur Dietz ; Rouennaises ; Sergent ; Touchard, Massé, et C ^{ie} ; Troyennes (S ^{te} Joseph Myon et C ^{ie}) ; Tricycles.
Messageries générales (depuis 1826) ³	
Messageries du commerce (1829-1830)	
Messageries françaises (1837-1840)	
TOTAL = 4 dont 2 dissoutes.	Total = 43.

Source : notre bibliographie.

Ce total représente 50% du stock connu en 1843 (84 sociétés pour Paris et Bordeaux selon Pierre Léon, 1976, p. 253), ce qui permet une étude assez représentative du total.

II. SOLUTIONS LIBÉRALES : LAISSER-FAIRE LE MARCHÉ ET MOURIR LES FIRMES FRAGILES

La controverse entre économistes libéraux et les autres spécialistes est née du procès qui a opposé les Messageries françaises contre les deux compagnies dominantes, en 1839. Les réclamants invoquent l'article 419 du Code pénal de 1810, qui, dans un paragraphe consacré aux violations des règlements relatifs au commerce et aux arts, dit ceci :

« Tous ceux qui, par des faits faux ou calomnieux, semés à dessein dans le public, par des suroffres faites aux prix que demandaient les vendeurs eux-mêmes, par réunion ou coalition entre les principaux détenteurs d'une même marchandise ou denrée,

³ Dites aussi *Messageries Lafitte et Caillard*, du nom des principaux fondateurs liés au pouvoir royal.

⁴ S'est retiré après négociation avec les deux grandes compagnies vers 1841.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

tendant à ne la pas vendre ou ne la vendre qu'à un certain prix, ou qui, par des voies et moyens frauduleux quelconques, auront opéré la hausse ou la baisse du prix des denrées ou marchandises ou des papiers et effets publics au-dessus ou au-dessous des prix qu'aurait déterminé la concurrence naturelle et libre du commerce, seront punis d'un emprisonnement d'un mois au moins, d'un an au plus, et d'une amende de cinq cents francs à dix mille francs. Les coupables pourront de plus être mis, par l'arrêt ou le jugement, sous la surveillance de la haute police pendant deux ans au moins et cinq ans au plus. » (Anonyme, 1841, p. 31)

Mais les économistes libéraux vont dire que les Messageries vendent un service et non une marchandise ou une denrée. Il faut donc revenir aux fondamentaux du libéralisme. Il faut laisser-faire le marché qui régule l'offre et la demande, tout en n'intervenant pas sur la démographie des entreprises et surtout pas maintenir en vie artificiellement les firmes en difficulté (Dupin, 1841).

En effet, l'économie politique est fondée sur des lois naturelles qui ne dépendent pas des tribunaux humains : « Admettons pour un moment que le tribunal se décide réellement à arbitrer par état les dommages-intérêts qu'il croit devoir adjuger aux Messageries françaises : le voilà donc investi du pouvoir de distribuer des profits, de répartir des pertes, de maintenir la balance entre des entreprises pourvues d'un capital différent, et gérées par des administrateurs de capacité inégale ! » (Blanqui aîné, 1839, p. 45).

III. SOLUTIONS SOCIALISTES : SUPPRIMER LA CONCURRENCE ET LA RECHERCHE DU PROFIT

A partir du moment où le compartiment « Messageries et Voitures publiques » a été créé à la Bourse de Paris, en 1836, les auteurs socialistes ont commencé à s'intéresser à la concentration du capital. La théorie de Proudhon et Duchêne (1853) indique en effet que le nombre d'entreprises diminue quand le capital total augmente et que la capitalisation individuelle de chaque société survivante s'enfle démesurément. Vérifions cela dans un tableau récapitulatif.⁵

Tableau 3. *Le taux de concentration de la capitalisation du compartiment « Messageries et Voitures publiques » à la Bourse de Paris (1836-1867)*

Années	Grandes compagnies	Compagnies moyennes	Petites compagnies	Total (+montant en millions de francs)
1836.	76,86 % (13,55)	20,70 % (3,65)	2,44 % (0,43)	100 % (17,63)
1838.	63,22 % (16,47)	34,55 % (9,00)	2,23 % (0,58)	100 % (26,05)

⁵ Selon P. Arbulu (2007, p. 371) ce compartiment est le dix-septième à avoir été créé. Il a existé au moins jusqu'en 1918 (tableau IX sur le CD Rom accompagnant le livre).

RHPM N° 5

1841.	74,42 % (21,47)	24,26 % (7,00)	1,32 % (0,38)	100 % (28,85)
1854.	96,17 % (89,53)	3,65 % (3,40)	0,18 % (0,17)	100 % (93,10)
1867.	99,08 % (122,33)	0,78 % (0,96)	0,14 % (0,18)	100 % (123,47)
Toute la période. . . .	91,09 % (52,67)	8,30 % (4,80)	0,61 % (0,35)	100 % (57,82)

Face à ce constat les fouriéristes proposent de former des associations sans but lucratif, tandis que Louis Blanc propose de nationaliser ou d'autoriser de grandes coopératives de transport (Fourier, 1808 ; Blanc, 1839).

IV. SOLUTIONS CONSERVATRICES

Dès le ministère du Comte Mollien sous le Premier empire, la question des subventions aux entreprises en difficulté passagère s'est posée. Mais dans la liste des entreprises aidées par l'État de 1792 à 1827, les Messageries sont en très petit nombre : le gouvernement préférait soutenir les entreprises industrielles de production. L'exemple de la crise de 1806 en témoigne : l'Empereur décide de consacrer 500,000 francs par mois pour faire travailler les manufactures parisiennes et lyonnaises. Il précisait sa pensée dans un paragraphe célèbre : « Mon but n'est pas d'empêcher tel négociant de faire banqueroute, les finances de l'Etat n'y suffiraient pas, mais d'empêcher telle manufacture de se fermer... Les comptes que vous me rendrez doivent se réduire à cette formule : "J'ai prêté tant à telle manufacture qui a tant d'ouvriers, parce qu'elle allait être sans travail". La conséquence nécessaire de ce prêt doit être que la manufacture continuera à marcher... »⁶

Le prêt en question consistait en l'achat de marchandise au double du prix habituel pour constituer un stock utilisable plus tard. Les Messageries étant des services, il n'était pas possible de stocker des billets non utilisables. Et comme elles étaient très liées à l'agriculture, d'où provenaient les chevaux et les relais, la possibilité de s'appuyer sur des terres en propre était offerte aux propriétaires de Messageries. En revanche, l'industrie des transports, qui fabriquait les voitures et les pièces de rechange a connu un bon développement encore visible dans les enquêtes statistiques de 1845 (France entière sans Paris et pour des établissements supérieurs à 10 salariés) et 1846 (Paris uniquement mais pour tous les établissements). Selon Markovitch, (1967, p. 107) on a pour les revenus de la propriété et de l'entreprise : 5,8 millions de francs, soit 0,7% du total national de la période 1840-1845.

En revanche la question de l'indemnisation des entreprises de Messageries avec l'arrivée des chemins de fer s'est posée au gouvernement et il a donné une réponse positive. Ainsi les maîtres de Poste, qui avaient souvent une petite entreprise de Mes-

⁶ Cité par Lanzac de Laborie (1910), p. 308 (*Correspondance* de Napoléon 1^{er}, n° 12196 du 4 janvier 1807).

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

sagerie en deuxième activité, touchent 200,000 francs pour l'année 1846 et 350,000 francs pour 1847 (Marchand, 2006, p. 314). L'Etat offrait aussi une aide de négociation pour arrêt d'activité : la société l'Hirondelle de Dailly sur la route d'Orléans cesse son activité le 1^{er} janvier 1848 grâce à l'octroi d'une indemnité de 8,000 francs par an, versée par la compagnie des chemins de fer d'Orléans.

La période qui va septembre 1836 (début du compartiment à la Bourse) à décembre 1841 (saisie du gouvernement pour l'article 419) a vu se succéder 6 gouvernements, 5 présidents du conseil pour 3 titulaires (Comte Molé, Maréchal Soult et Adolphe Tiers), 8 ministres du commerce ou des travaux publics, et 5 ministres des finances dont l'économiste Hippolyte Passy. Tous ont adopté une attitude conservatrice voulant faire la synthèse entre idées libérales et critiques socialistes.

CONCLUSION

La souplesse du secteur des Messageries était grande : elles ont résisté aux crises économiques, aux aléas politiques et même à la concurrence redoutable des chemins de fer naissants (Salini, 1978). En complétant l'offre de transport de la Vapeur elles ont continué à exister jusqu'à l'avènement de l'automobile et des autocars dans les années 1920-1930.

Les économistes libéraux voyaient dans cette résilience la preuve que la concurrence était le meilleur régime possible pour le secteur des services à la mobilité. Ils suivaient en cela l'analyse de Jean-Baptiste Say (1828). Les socialistes, au contraire, voyaient dans la permanence de deux grandes compagnies seulement, la preuve que les coalitions masquaient une concurrence de façade. Les saint-simoniens étaient plus favorables aux grandes entreprises, quand les fouriéristes défendaient les petites. Les conservateurs, confrontés à la dure réalité du pouvoir, ont choisi une voie médiane : soutenir certaines entreprises dans des régions dépourvues de chemins de fer, mais laisser agir la justice sur la condamnation des coalitions. Le débat continuera ensuite sans beaucoup d'avancées (Passy, 1844).

Le problème de management public a donc consisté à opposer une souplesse législative à la résilience des firmes en déclin certain sur le long terme. En décidant une centralisation géographique de tous les réseaux de chemins de fer vers la capitale, le législateur a ouvert la porte aux nationalisations futures du réseau de l'Ouest à la fin du siècle et à tout le réseau en 1936. En voulant réguler les coalitions ils ont enfanté le monopole !

Orientation bibliographique

ANCIEN ENTREPRENEUR DE DILIGENCES (1830) *Lettre à un petit rentier de province, sur la nouvelle entreprise générale de roulage accéléré par actions*, Paris, Timothée Dehay et Imprimerie de Lachevardière, 25 février, 12 p.

ANONYME (1790) *Mémoire pour le service actuel des Messageries*, Paris, Imprimerie de Pault, 34 p.

RHPM N° 5

ANONYME (1820) *Réflexions sur les messageries et sur l'établissement des nouvelles malles-postes*, Paris, Imprimerie d'A. Boucher, 12 p.

ANONYME (1829a) *Prospectus des Messageries générales du commerce*, Paris, Imprimerie de David, 6 p. (précédé des Statuts de l'entreprise par l'ordonnance royale du 5 avril 1829).

ANONYME (1829b) *Note explicative sur l'établissement du service général des messageries du commerce. Entreprise Armand, Le Comte et compagnie*, Paris, Gaultier-Laguionie, 28 p.

ANONYME (1830) « Administration de l'exploitation générale des Messageries royales », *Almanach Royal*, p. 937-941.

ANONYME (1834) *Pétition présentée aux Chambres par les entrepreneurs de messageries*, Paris, février, 48 p.

ANONYME (1839) *De la concurrence et de la coalition en messageries*, Paris, Imprimerie administrative de Paul Dupont et compagnie, 59 p.

ANONYME (1841) *Réclamations aux Chambres contre le monopole de fait des grandes entreprises de messageries*, Paris, Imprimerie de Cosse et G.-Laguionie, mars, 32 p.

BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise (2007) *Les messageries maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Presses Paris Sorbonne, 839 p.

BEYER, Antoine (1999) *Morphologies et dynamiques territoriales des services de Messagerie*, Université Paris 12, thèse de géographie, 610 p.

BLANQUI, Adolphe-Jérôme (1839) « Affaire des Messageries », *Le Courrier Français*, quotidien, 17 mars, reproduit in Anonyme (1839), *op.cit.*, p. 49-53.

BRESSON (1839) *Réquisitoire dans l'affaire des messageries royales et générales contre la compagnie des messageries françaises*, Paris, A. Guyot et Scribe, 83 p.

BURAT, Jules (1839a) « Roulage », *Dictionnaire du Commerce et des marchandises*, Paris, Guillaumin, t. 2, p. 1958-1961.

BURAT, Jules (1839b) « Voitures publiques », *Dictionnaire du Commerce et des marchandises*, Paris, Guillaumin, t. 2, p. 2240-2244.

CAVAILLÈS, Henri (1946) *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 399 p.

CAYEZ, Pierre (1978) *Métiers jacquard et hauts fourneaux*, Lyon, PUL.

CHARBON, Paul (1979) *Au temps des malles-postes et des diligences : histoire des transports publics et de poste du XVII^e au XIX^e siècle*, Paris, Jean-Pierre Gyss, 171 p.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

CHARLES-MALO (1838) « Cours des actions industrielles cotées à la Bourse », *La France industrielle, manufacturière, agricole et commerciale*, Paris, Aux Bureaux de la France industrielle, 4^e année, n° 48, jeudi 1^{er} mars, p. 389.

COMMISSION SPÉCIALE (1842) *Police du roulage. Recherches sur les principes qui paraissent devoir former la base d'une nouvelle législation*, Paris, Carilian-Goeury et veuve Dalmont, 148 p.

DESRUES, Josette (2005) *En coche, en tram, en bus : le Paris-Saint-Germain*, Paris, les Presses Franciliennes, 157 p.

DUPIN, Charles (1841) « Intervention sur la commission des messageries », *Le Moniteur Universel*, 6 janvier, reproduit in Anonyme (1841) p. 3-5.

DUSSAINT-BUSSO (1832) *Mémoire des entrepreneurs de messageries, appelants, contre les maîtres de postes intimés*, Gand, Imprimerie de D.J. Vanderhaeghen, 12 p.

FLACHAT, Eugène dir. (1834) *Consultation sur la pétition aux Chambres, présentée par les entrepreneurs de messageries*, Paris, Imprimerie Paul Dupont et Laguionie, 29 p.

FOURIER, Charles (1808) *Théorie des quatre mouvemens et des destinées générales, Prospectus et annonce de la découverte*, Leipzig, l'auteur, p. 352-359.

GOURDON, Edouard (1841) *Physiologie des diligences et des grandes routes*, Paris, Terry, 108 p.

HILPERT, J. (1840) *Le messagiste, ou traité théorique, pratique et législatif de la messagerie*, Paris, Aimé-André, 427 p.

LABORIE, Léon (1840) *Réquisitoire dans l'affaire des Messageries royales et générales contre la Compagnie des Messageries françaises*, Lyon, Louis Perrin, 195 p.

LAMST (1841) *Manuel de la Bourse, ou Guide du capitaliste, du rentier, de l'agent de change et du banquier*, Bruxelles, Société belge de Librairie, 3^e édition, 273 p.

LANÖE, A. (1827) *Code des maîtres de poste, des entrepreneurs de diligences et de roulage, et des voituriers en général par terre et par eau*, Paris, Roret, vol. I, 352 p.

LECLERC, Yves (1987) *Le réseau impossible : la résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France*, Genève, Librairie Droz, p. 96.

LEFEBVRE-TEILLARD, Anne (1985) *La société anonyme au XIX^e siècle*, Paris, PUF, 481 p.

LÉON, Pierre (1976) « La conquête de l'espace national », in *Histoire économique et sociale*, Paris, PUF, Quadrige, 1993, p. 241-273.

MARCHAND, Patrick (2006) *Le maître de poste et le messenger : une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 366 p.

RHPM N° 5

MARCO, Luc (2009a) *Histoire managériale du Bazar Bonne-Nouvelle, galeries marchandes à Paris, 1835-1863*, Paris, Harmattan, 360 p.

MARCO, Luc (2009b) « Proudhon sur la Bourse : sources et emprunts », *Management et Sciences Sociales*, vol. V, n° 8, p. 27-46.

MARCO, Luc et Stefka MIHAYLOVA (2016) *Le débat sur l'organisation du travail en France : de la révolution à Louis Blanc (1791-1850)*, Paris, Harmattan, 340 p.

MARKOVITCH, T.J. (1967) « Le revenu industriel et artisanal sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire », *Économies et Sociétés*, série AF, n° 8, 140 p.

MUSNIER, René (1948) *Les Messageries nationales, fondées le 19 Thermidor an 6 de la République, 1798-1948, histoire d'une entreprise de transports pendant 150 ans*, Paris, Pouzet et C^{ie}, 144 p.

NAVIER, Henri (1835) *Considérations sur les principes de la police du roulage et sur les travaux d'entretien des routes*, Paris, Carilian-Goeury, 282 p.

PASSY, Hippolyte (1844) « Intervention du ministre des Finances sur le projet de loi concernant la police du roulage », *Annales du Parlement français*, Paris, Firmin-Didot, t. 6, p. 26-31.

PROUDHON, Pierre-Joseph et Georges DUCHÊNE (1853) *Manuel du spéculateur à la Bourse*, Paris, Garnier frères (4^e édition, 1857).

SALA, Adolphe et Eugène (1836) *Manuel des placemens industriels*, Paris, Hivert, 306 p.

SALINI, Patrice (1978) *L'intervention de l'Etat sur l'exploitation des transports terrestres de marchandises en France entre 1840 et 1938*, Université Paris IX, thèse de 3^e cycle, 115 p.

SALINI, Patrice (2017) *Histoire de la politique des transports terrestres de marchandises en France depuis le milieu du XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 446 p.

SAY, Jean-Baptiste (1828) *Cours complet d'économie politique pratique*, Paris, Rapilly, vol. 1^{er}, 458 p.

SCHNITZLER, Jean-Henri (1842) *De la création de la richesse ou des intérêts matériels en France*, Paris, H. Lebrun, t. 2, 440 p.

SCHNITZLER, Jean-Henri (1846) *Statistique générale méthodique et complète de la France comparée aux autres grandes puissances de l'Europe*, Paris, H. Lebrun, Garnier frères et J. Renouard, vol. 4, p. 46-48.

SPARKES, Ivan (1975) *Stagecoaches & Carriages, an Illustrated History of Coaches and Coaching*, London, Spurbooks Limited, 160 p.

La guerre des Messageries
ANNEXES

Tableau 4. Les données financières des sociétés de messageries et d'omnibus en 1836.

Rang	Raison sociale	Durée prévue	Capital social en francs (ordre décroissant)	Intérêt servi	Cours en francs
1	Messageries générales de France (Laffitte & Caillard)* SNC et SCA (1826)	30 ans	6 000 000 (6 000 x 1 000)	4 % par an	1 275
2	Messageries royales (ex nationales)* SA (4/12/1809)	31 ans	2 500 000 (250 x 10 000)	?	60 000
3	Entreprise générale des Omnibus** SCA (1828)	27 ans	2 000 000 (2 000 x 1 000)	8 à 21 %	2 400 à 2 450
3ex	Citadines** SCA (1828)	27 ans	2 000 000 (2 000 x 1 000)	3 %	825 à 850
5	Favorites** SCA (1828)	27 ans	1 053 000 (1 053 x 1 000)	7,75 %	2 100 à 2 125
6	Hirondelles** SCA (1836)	26 ans	800 000 (800 x 1 000)	6 %	1 300 offert
7	Algériennes** SCA non autorisée (1835)	4 ans	600 000 (600 x 1 000)	6 %	Forte perte
7ex	Lutéciennes* SCA (27/02 /1836)	31 ans	600 000 (1 200 x 500)	4 % par an	725 à 750
7ex	Orléanaises** SCA (27/11/1835)	20 ans	600 000 (600 x 1 000)	9 %	En émission
10	Tricycles** SCA (1828)	27 ans	450 000 (450 x 1 000)	5 %	1 375 à 1 400
11	Joséphines** SCA (17/10/1835)	20 ans	300 000 (300 x 1 000)	5 %	En émission

RHPM N° 5

11ex	Remorqueur Dietz**** SCA(1834)	5 ans ¹	300 000 (300 x 1 000)	5 %	
13	Batignollaises** SCA (1832)	23 ans	200 000 (200 x 1 000)	9 %	1 550 à 1 575
14	Le Louqsor*** SCA (07/1835)	20 ans	85 000 (85 x 1 000)	12 %	
15	Écossaises** SCA (1828)	22 ans	80 000 (80 x 1 000)	9 %	1 200 à 1 240
16	L'Hirondelle, de Paris à Melun*** SCA (1833)	15 ans	62 000 (248 x 250)	24 %	
	Total = 16 SCA = 14 SA et SNC = 2	Durée moyenne = 22,2 ans	Capital moyen = 1 101 875 fr. Capitalisation totale du sec- teur = 17 630 000 fr.	Intérêt moyen = 8,2 %	

* : messageries ; ** : omnibus ; *** : bateaux à vapeur ; **** : voitures à vapeur.

SCA = Société en commandite par actions ; SNC = Société en nom collectif ; SA = Société anonyme.

Sources : A. et E. Sala (1836), p. 177-233. Complété par le *Journal de l'industriel et du capitaliste*, Paris, Levraut, vol. 3, fin août 1837, p. 448 ; et par les *Archives du Commerce*, 1836, vol. 4, t. 13, janvier, p. 195 (cours au 25 janvier ; en caractères romains), et les *Archives du Commerce*, 1836, vol. 4, t. 16, octobre, p. 202 (cours au 30 novembre : en caractères italiques).

¹ Société dissoute en 1839 en laissant un capital de liquidation de 20,000 francs (*Journal des travaux de la Société française de statistique universelle*, 1840, t. 10, vol. 5, 3^e série, p. 600). Son frère a délocalisé la firme à Bordeaux.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Tableau 5. *Les données financières des sociétés cotées à la Bourse de Paris en mars 1838.*

Rang	Raisons sociales	Nombre d'actions	Valeur nominale	Capital social	Dernier cours
1	Messageries Générales	6000	1000	6 000 000	Au pair (1 825 mai)
2	Messageries Françaises	3000	1000	3 000 000	900
3	Messageries Royales (ex Nationales)	250	10000	2 500 000	33 000 offert
4	Omnibus	1785	1000	1 785 000	2025
5	Citadines	1600	1000	1 600 000	700
6	Compagnie générale des petites voitures de place (réunion des Atalantes, Éoliennes, Françaises, Vigilantes)	3167	500	1 583 500	Au pair
7	Favorites	1035	800	828 000	1600
8	Hirondelles	800	1000	800 000	520 offert
9	Parisiennes	710	1000	710 000	475
10	Urbaines et Dandys	2800	250	700 000	200 offert
11	Cabriolets compteurs	1260	500	630 000	450
12	Étoile (Voitures de l')	2400	250	600 000	Au pair
12ex	Lutéciennes	1200	500	600 000	515 offert
12ex	Orléanaises	600	1000	600 000	Emission
12ex	Sylphides	1200	500	600 000	520
16	Industrielles	1600	250	400 000	180 offert
16ex	Transport des farines d'Étampes à Paris	800	500	400 000	Perte. Offert (400)
16ex	Béarnaises	400	1000	400 000	1050
19	Tricycles	445	800	356 000	550 offert
20	Zéphirines	590	500	295 000	Au pair
21	Dames Françaises	280	1000	280 000	Liquidation
21ex	Dames Blanches	280	1000	280 000	Perte (800)
23	Françaises	550	500	275 000	524
24	Omnibus, actions industrielles	250	1 000	250 000	1 750
25	Batignollaises	200	1000	200 000	1 403

RHPM N° 5

26	Gondoles Parisiennes (nées en 1838 pour 22 ans)	1466	90	131 940	210
27	Messageries de l'Aigle 1 ^{re} série	500	250	125 000	Sans affaires
28	Messageries de l'Aigle 2 ^e série	500	250	125 000	Au pair
	Nombre total = 28	Moyenne = 1 273,9	Moyenne = 1 015,7	Moyenne = 930 515,7 Capitalisation totale = 26 054 440	Moyenne = 1 831,1 En perte = 9 En gain = 19 Au pair = 5

Source : Charles-Malo, « Messageries-Voitures », in *La France industrielle, manufacturière, agricole et commerciale*, 1838, Paris, p. 389. Entre parenthèses : estimation.

Tableau 6. *Les données financières des sociétés cotées à la Bourse de Paris en 1841.*

Rang	Raison sociale	Nombre d'actions	Valeur nominale au pair	Capital social
1	Messageries Laffitte, Caillard et compagnie	6000	1 000	6 000 0000
2	Messageries françaises ¹	5000	1 000	5 000 000
3	Compagnie générale des voitures de place (réunion des Atalantes, Eoliennes, Françaises, Vigilantes, Zéphirines, etc. ; en perte)	5 467	500	2 733 500
4	Messageries royales, rue Notre-Dame-des-Victoires	250	10 000	2 500 000 ²
5	Omnibus (en bénéfice)	2 103	1 000	2 103 000
6	Voitures du chemin de fer (Versailles, rive gauche)	3 200	500	1 600 000
7	Citadines (en perte)	1 534	1 000	1 534 000
8	Favorites (en bénéfice)	1 035	800	828 000
9	Hirondelles (en perte)	800	1 000	800 000
10	Parisiennes (en perte) (nées en 1839)	710	1 000	710 000

¹ Liquidées en janvier 1840 selon Anonyme (1841), p. 15.

² 11 millions selon le mémoire anonyme « Réclamations » (1841), p. 16 La différence serait constituée de réserves destinées à saper la concurrence des PME anciennes et nouvelles, soit 8,5 millions de francs (idem).

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

11	Batignollaises et Gazelles réunies (fusion en 1839)	700	1 000	700 000
11ex	Dames-Réunies	700	1 000	700 000
11ex	Urbaines et Dandys	2 800	250	700 000
14	Lutéciennes	1 200	500	600 000
14ex	Orléanaises	600	1 000	600 000
14ex	Sylphides (en perte)	1 200	500	600 000
17	Béarnaises	400	1 000	400 000
18	Tricycles	445	800	356 000
19	Gondoles parisiennes (Paris à Versailles)	1 466	90	131 940
20	L'Aigle, voiture de Boulogne à Paris (1 ^{ère} émission)	500	250	125 000
21	La même (2 ^e émission)	500	250	125 000
	Nombre = 21 En perte : 5 En gain : 2 Inchangé : 14	Moyenne = 1 743,3	Moyenne = 1 163,8	Moyenne = 1 373 640 Capitalisation = 28 846 440

Source : LAMST (1841), p. 220.

RHPM N° 5

Tableau 7. *Les données financières des sociétés cotées à la Bourse de Paris en déc. 1854.*

Rang	Raison sociale	Nombre d'actions	Valeur nominale	Capital social	Dernier cours
1	Messageries Impériales (ex Royales)	4 000	10 000	40 000 000	40 0000
2	Omnibus	24 000	1 000	24 000 000	2 200
3	Services maritimes des Messageries Impériales ¹	2 400	5 000	12 000 000	900
4	Messageries Caillard et compagnie	6 000	1 000	6 000 000	650
5	Services maritimes des Messageries impériales (2 ^e série)	2 400	1 250	3 000 000	640
6	Compagnie générale des voitures de place	4 652	500	2 326 000	550
7	Voitures du chemin de fer	4 000	300	1 200 000	225
8	Lutéciennes	2 000	500	1 000 000	575
9	Favorites	1 035	800	828 000	1 800
10	Hirondelles	800	1 000	800 000	1 000*
11	Orléanaises	725	1 000	725 000	775
12	Batignollaises	700	1 000	700 000	775
13	Tricycles	445	800	356 000	475
14	Gondoles parisiennes (<i>Malus et Compagnie</i>)	1 466	80	117 280	130
15	Désirées ²	100	500	50 000	475
	Nombre total = 15. Sources : Jacques Bresson (1853) <i>Cours général des actions des entreprises industrielles</i> , vol. 2, 7 déc., p. 771. Arbulu (2007), CD-Rom, annexe 4. Voir aussi Alphonse Courtois (1856) <i>Des opérations de bourse</i> , Paris, Guillaumin et Cie, p. 351-355.	Moyenne = 3 648,2	Moyenne = 1 648,7	Moyenne = 6 206 818,6 Capitalisation totale = 93 102 280	Moyenne = 3 411,3 En baisse = 8 En hausse = 6 Au pair = 1

¹ Analysés in Duchêne et Proudhon (1856), p. 373-377. * : estimation.

² Société en commandite fondée le 2 juin 1841 par Claude-Nicolas Demeuves et François Delauzon, pour quinze années. Le capital est fixé à 50 000 fr, représenté par 100 actions de 500 francs qui pourront être subdivisées par coupons de 100 fr. chacun. Elle était située à l'Hôtel de la Trinité, 51 rue Saint-Antoine à Paris. Source : « Publications légales, sociétés commerciales », *Gazette des Tribunaux*, 16^e année, n° 4940, mercredi 7 juillet 1841, p. 904.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Tableau 8. *Les données financières des sociétés cotées à la Bourse de Paris en 1867.*

Rang	Raison sociale	Nombre d'actions	Valeur nominale	Capital social
1	Messageries Impériales (SCA)	4 000	10 000	40 000 000
2	Compagnie Impériale des voitures de place (SA)	250 000	100	25 000 000
3	Omnibus nouvelle société anonyme)	24 000	1 000	24 000 000
4	Messageries Impériales (services maritimes, SA)	2 400	5 000	12 000 000
4 ^{ex}	Idem (2 ^e série)	2 400	5 000	12 000 000
6	Caillard et compagnie (SCA)	6 000	1 000	6 000 000
7	Compagnie générale des voitures de place (SA)	3 000	500	2 326 000
8	Lutéciennes (SCA)	2 000	500	1 000 000
9	Voitures du chemin de fer (SCA)	3 200	300	960 000
10	Gondoles parisiennes (SCA)	1 900	80	136 000
11	Désirées (SCA)	100	500	50 000
12	Messageries des postes Portugaises (SA)	?	?	?
	Nombre = 12 ; SCA = 7 ; SA = 5	$\bar{x} = 27\,182$	$\bar{x} = 2\,180$	$\bar{x} = 11\,224\,727$ Capitalisation totale = 123 472 000

Source : Émile Worms (1867) *Sociétés par actions et opérations de bourse*, Paris, Cotillon, p. 140-141.

RHPM N° 5



Source de l'illustration : <http://www.hotel-r.net/fr/la-malle-poste>

Spoliation du corps social par les déperditions commerciales

Charles FOURIER¹

Le vice dont je vais parler n'est pas scandaleux comme les précédents, mais il n'est pas moins préjudiciable.

Dans un siècle où l'on a poussé l'économie jusqu'aux détails les plus minutieux, comme de remplacer le café par du jus de chicorée, le sucre par du jus de raves, et autre épargnes qui ne servent qu'à favoriser la supercherie des marchands, qu'à impatienter les voyageurs qui ne peuvent se procurer de bonnes choses à aucun prix ; dans un siècle si lésineux, dis-je, comment ne s'est-on pas aperçu que la principale économie doit être l'*économie des bras*, des agents superflus qu'on pourrait épargner et que nous prodiguons à des fonctions improductives comme celles du commerce.

J'ai observé (page 12) que nos usages emploient fréquemment cent personnes à un travail qui en exigerait à peine deux ou trois, si l'association existait ; et que dès la 7^e période il suffirait de vingt hommes pour approvisionner *le marché* d'une ville, où se rendent aujourd'hui mille paysans ; nous sommes, en fait de mécanisme industriel, aussi neufs que des peuples qui ignoreraient l'usage des moulins, et qui emploieraient 50 ouvriers à triturer le grain que broie aujourd'hui une seule meule. La superfluité d'agents est partout effrayante et s'élève communément au quadruple du nécessaire dans tous les emplois commerciaux.

Depuis que la philosophie prêche l'amour du trafic, on voit pulluler les marchands jusque dans les villages. Les chefs de famille renoncent à la culture pour s'adonner au brocantage ambulancier. N'eussent-ils à vendre qu'un veau, ils iront perdre des journées à muser dans les marchés, halles et cabarets. C'est surtout dans les pays vignobles qu'on voit régner cet abus ; partout la libre concurrence élève à l'infini le nombre des marchands et agents commerciaux. Dans les grandes cités, comme Paris, on compte jusqu'à trois mille épiciers ; quand il en faudrait à peine trois cents pour suffire au service habituel. La profusion d'agents est la même dans les bourgades ; telle petite ville qui reçoit aujourd'hui dans le cours d'une année cent voyageurs de commerce et cent colporteurs, n'en voyait peut-être pas dix en 1788, où l'on ne manquait pourtant ni de subsistances, ni de vêtements, à des prix très-modérés, quoique les marchands ne s'élevassent pas au tiers du nombre actuel.

Cette multiplicité des rivaux les jette à l'envi dans les mesures les plus folles et les plus ruineuses pour le corps social ; car tout agent superflu, comme étaient les moines, est un spoliateur de la société, dans laquelle il consomme sans rien produire. N'est-il pas reconnu que les moines d'Espagne, dont on élève le nombre à 500 mille, produiraient la subsistance de deux millions de personnes s'ils retournaient à la culture ; il en est de même des commerçans superflus dont le nombre est incalculable ; et quand

¹ *Théorie des quatre mouvemens et des destinées générales, Prospectus et annonce de la découverte*, Leipzig, l'auteur, 1808, p. 352-359. Dans l'édition de 1967 par Simone Debout, Paris, Jean-Jacques Pauvert éditeur, ce passage se trouve aux pages 212-214. Nous avons respecté la graphie de l'époque (note de LM).

RHPM N° 5

vous connaîtrez la méthode commerciale de 6^e période, la *concurrence sociétaire*, vous serez convaincus que le commerce pourrait s'exercer avec le quart des agens qu'il emploie aujourd'hui, et qu'il y a dans la seule France un million d'habitans enlevés à la culture et aux fabriques, par l'affluence d'agens que crée la libre concurrence ; c'est donc pour la seule France une perte annuelle de la subsistance de 4 millions d'habitans, par suite d'une erreur des économistes.

Outre la déperdition de bras, l'ordre actuel cause encore déperdition de capitaux et denrées ; je cite pour exemple un des abus les plus communs aujourd'hui, celui de l'*écrasement*.

Depuis quelques années il n'est bruit que d'*écrasement* parmi les marchands. Devenus trop nombreux, ils se disputent avec acharnement des ventes qui deviennent chaque jour plus difficiles par l'affluence de concurrents. Une ville qui consommait mille tonneaux de sucre lorsqu'elle avait dix marchands, n'en consommera toujours que mille tonneaux lorsque le nombre des marchands se sera élevé à quarante au lieu de dix ; c'est ce qui est arrivé dans toutes les villes de France. Maintenant, l'on entend ces fourmilières de marchands se plaindre de la langueur du commerce, quand ils devraient se plaindre de la surabondance des commerçans ; ils se consument en frais de séduction et de rivalité ; ils s'aventurent dans les plus folles dépenses pour le plaisir d'*écraser* leurs rivaux. C'est à tort qu'on croit le marchand asservi à son seul intérêt ; il est fortement esclave de sa jalousie et de son orgueil ; les uns se ruinent pour le stérile honneur de *brasser d'immenses affaires*, les autres par la manie d'*écraser* un voisin dont le succès les désespère. L'ambition mercantile pour être obscure, n'en est pas moins violente ; et si les trophées de Miltiade troublaient le sommeil de Thémistocle, on peut dire aussi que les ventes d'un boutiquier troublent le sommeil du boutiquier voisin. De là vient cette frénésie de concurrence par laquelle tant de marchands se poussent à leur ruine et se consument en frais, qui retombent ultérieurement sur le consommateur ; car toute déperdition est supportée en dernière analyse par le corps social : et si un nouvel ordre commercial, (*la concurrence sociétaire*), peut réduire au quart le nombre d'agens mercantiles et les dépenses commerciales, vous verrez diminuer d'autant chaque denrée, puis vous verrez augmenter la production en rapport des nouvelles demandes qu'occasionnera cette baisse, et en rapport de la masse de bras et de capitaux rendus à la culture par cette diminution d'agens commerciaux.

Les abus naissent l'un de l'autre ; cela est vrai, en commerce comme en administration : par exemple, la prodigalité d'agens cause l'agiotage et la banqueroute ; on en a vu une preuve frappante dans les luttes des messageries qui, pour se nuire l'une à l'autre, auraient volontiers transporté gratis les voyageurs. En les voyant baisser leurs prix pour s'*écraser* mutuellement, on se disait : *Bientôt ils nous payeront une prime pour nous voiturier en poste*. Il importe de s'appesantir sur ces détails, pour prouver que les économistes se sont lourdement trompés, en croyant que l'intérêt était le seul mobile du négociant ; quel homme sensé aurait pu, de sang-froid, concevoir l'idée de conduire en poste, de Paris à Rennes, pour 18 livres tournois. Voilà les folies qu'a produites la manie d'*écraser*. Le résultat de ces assauts divertissans pour les voyageurs, c'était la banqueroute des divers champions qui étaient à quelques mois de distances *écrasés* l'un par l'autre ; leurs banqueroutes étaient supportées par le public, qui s'intéresse toujours dans les plus folles entreprises ; et malgré leur insuccès elles donnent du profit au banqueroutier par la spoliation des coassociés qu'il ne rembourse pas de

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

leur mise de fonds. De là vient que les négocians assurés de se sauver en cas de revers, par une banqueroute, hasardent tout pour perdre un rival et jouir du malheur d'un voisin ; semblables à ces Japonais qui se crèvent un œil à la porte de leur ennemi, pour lui en faire crever deux par la justice.

Les anciennes maisons de commerce déconcertées par ces guerres d'extermination, renoncent de toutes parts à une profession devenue dangereuse et avilie par les intrigues des nouveaux venus qui souvent vendent à perte¹ pour avoir la vogue. Les anciens qui n'ont pas voulu perdre, se trouvent abandonnés, dépourvus de consommation et hors d'état de satisfaire à leurs engagemens ; bientôt les deux partis tombent dans l'épuisement et sont obligés de recourir à l'agioteur dont les secours usuraires augmentent leur embarras, leur insolvabilité, et précipitent la chute des uns et des autres.

C'est ainsi que la libre concurrence, en provoquant les banqueroutes, fournit un aliment habituel à l'agiotage, et lui donne l'accroissement colossal auquel on le voit parvenu. Il s'établit des agioteurs jusque dans les bourgades : partout on rencontre des hommes qui sous le nom de banquiers, n'ont d'autre métier que de prêter à usure,² et d'attiser les guerres de concurrence. Ils soutiennent par des avances une foule de brocanteurs superflus qui se jettent à l'envi dans les spéculations les plus ridicules, et qui viennent après leurs échecs demander du secours et se faire rançonner chez les banquiers. Ceux-ci placés dans l'arène mercantile pour attiser le choc, ressemblent à ces hordes arabes qui voltigent autour des armées, et jubilent en attendant la dépouille des vaincus amis ou ennemis.

A l'aspect de tant de brigandages et absurdités qu'engendre le commerce, peut-on douter que les anciens n'aient été plus sages que nous en le vouant au mépris ? Quant aux modernes qui composent des théories à sa louange, ne sont-ce pas des charlatans

¹ Je m'explique sur les mots *vendre à perte* : souvent un négociant est en perte lorsqu'il gagne 10 et 15 pour cent ; car il peut arriver que la masse de ses frais mise en balance avec la masse des ventes, l'oblige à gagner 25 pour cent, afin d'avoir un bénéfice net de 10 pour cent sur son capital. Or, s'il se borne à gagner 15 pour cent par l'effet de la concurrence, il n'aura au bout de l'année pas une obole de bénéfice, et il aura perdu l'intérêt de son capital et le fruit de ses peines et risques. Voilà ce qui arrive dans les commerces honnêtes comme celui de consommation, qui ne donne pas de grands profits ainsi que l'accaparement : et voilà pourquoi l'on voit beaucoup de négociants probes, végéter, chanceler au bout de quelques années, par l'effet de cette concurrence immodérée qui ne laisse pas à chacun des bénéfices et débouchés proportionnels aux frais.

² On ne saurait croire quelle quantité d'usuriers contient aujourd'hui la France. On a commencé à s'en apercevoir sur les bords du Rhin, où les juifs ont envahi par l'usure une grande partie des propriétés : le scandale est moins sensible dans l'intérieur, parce que l'usure est exercée par les naturels du pays. Aujourd'hui le seul état lucratif après l'accaparement et l'agiotage, c'est de prêter sur gage, sur hypothèque et de brocanter les contrats et obligations des emprunteurs. Les gens habiles se retirent du commerce, pour exercer ce joli métier que la révolution a favorisé par le bouleversement des propriétés.

Je ne prétends pas blâmer les usuriers : tout vice politique n'est imputable qu'aux circonstances et nullement aux citoyens qui en profitent. Il est heureux dans une telle conjoncture que les juifs ne soient pas encore bien répandus en France, car cette nation spécialement adonnée à l'usure, aurait déjà envahi la plupart des propriétés et l'influence qui leur est attachée ; la France ne serait plus qu'une vaste synagogue, car si les juifs tenaient seulement le quart des propriétés, ils auraient la plus grande influence, à cause de leur ligue secrète et indissoluble. Ce danger est un des mille symptômes qui attestent la dégradation sociale, la défectuosité du système industriel et la nécessité de le recomposer en entier sur un nouveau plan, dans le cas où la civilisation se prolongeait encore, ce qu'à Dieu ne plaise.

RHPM N° 5

sans pudeur et peut-on espérer de voir régner quelque vérité, quelque bon ordre, dans le mécanisme industriel, tant qu'on n'aura pas condamné le système commercial et inventé un mode d'échanges moins vexatoire, moins dégradant pour le corps social ?

Conclusions sur le Commerce.

J'ai établi dans les quatre chapitres précédents que le commerce, tout en paraissant servir l'industrie, ne tend qu'à la spolier en tous sens ; j'en ai cité quatre exemples tirés de la banqueroute, l'accaparement, l'agiotage et la déperdition.

1.° La banqueroute spolie le corps social au bénéfice des marchands qui n'en supportent jamais le dommage ; car si le négociant est prudent, il a calculé ses risques de banqueroute, et établi ses bénéfices à un taux qui le met à couvert de ce risque présumé. S'il est imprudent ou fripon, (qualité très-voisines en affaires commerciales,) il ne tardera pas lui-même à faire banqueroute et à s'indemniser dans sa faillite, de ce que 20 faillites lui auront enlevé. D'où il suit que le dommage de la banqueroute pèse sur le corps social et non pas sur les négociants.

2.° L'accaparement spolie le corps social, car l'enrichissement d'une manière accaparée, est supporté ultérieurement par les consommateurs, et auparavant par les manufacturiers, qui obligés de soutenir un atelier font des sacrifices pécuniaires, fabriquent à petit bénéfice, soutiennent, dans l'espoir d'un meilleur avenir, l'établissement sur lequel se fonde leur existence habituelle, et ne réussissent que bien tard à établir cette hausse que l'accapareur leur a fit si promptement supporter.

3.° L'agiotage spolie le corps social, en détournant les capitaux pour les faire entrechoquer dans les tripotages de hausse et de baisse, qui fournissent d'énormes bénéfices aux joueurs les plus habiles ; dès lors les cultures et fabriques n'obtiennent qu'à un prix exorbitant les capitaux nécessaires à leur exploitation ; et les entreprises utiles qui ne donnent qu'un bénéfice lent et pénible ; sont dédaignées pour les jeux d'agiotage qui absorbent la majeure partie du numéraire.

4.° La déperdition ou superfluité d'agens spolie le corps social de deux manière, soit en lui enlevant une infinité de bras qu'elle emploie au travail improductif, soit par l'immoralité et les désordres qu'engendre la lutte acharnée de ces innombrables marchands dont la perfidie cause parfois des entraves équivalentes à une prohibition¹...

¹ Je n'en citerai qu'une preuve entre mille ; on a vu la fourberie des marchands Russes et Chinois s'élever au point d'arrêter momentanément les relations aux entrepôts de Kiatka et Zuruchaïtu. « Les Russes, dit Reynal, ont donné aux Chinois de fausses pelleteries ; les Chinois ont donné aux Russes de faux lingots : (Voilà bien les marchands et les civilisés.) La méfiance s'est accrue à tel point que les relations sont tombées, et ont été réduites pendant quelque temps à très-peu de chose, » quoique les demandes n'eussent point cessé et que les souverains n'eussent point entravé mais plutôt facilité les caravanes.

L'entrave dont je parle n'a été aperçue que parce qu'elle portait sur un grande masse d'affaires ; on a vu une branche de commerce décliner dans sa pleine liberté par le seul effet de la fourberie. Eh combien cette fourberie générale cause-t-elle d'autres entraves dans toutes les relations ? Combien de frais, démarches, inquiétudes et temps perdu, pour celui qui achète une chose dont il ne connaît pas la valeur ! et si après des précautions dispendieuses, des voyages, etc. on est encore trompé à chaque instant dans les achats, calculez quelle serait l'économie de temps et de frais dans le cas où les échanges s'opéreraient par toute la terre, sans aucune fourberie : cet effet peut avoir lieu dès la 7^e période ; et déjà dans la 6^e ; il serait rare d'éprouver aucune tromperie en affaires commerciales.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Notice biographique sur Charles Fourier

François-Marie-Charles Fourier est né le 7 avril 1772 à Besançon dans le Doubs. Il est mort le 10 octobre 1837 à Paris. Penseur très original, il a fondé l'école sociétaire, dotée d'une librairie qui faisait office de maison d'édition. Il est commis-marchand à Lyon sous le Consulat et le premier Empire. Il s'installe à Paris en 1826 et réunit un groupe de disciples autour de lui : Muiron, Considerant, Lechevalier et Transon. Cette école publie *Le Phalanstère* en 1832. Après sa mort de nombreuses tentatives de mise en action de son idée collectiviste sont tentées en France et aux Etats-Unis d'Amérique. Il est l'un des principaux fondateurs du socialisme utopique.

Ouvrages :

Sur les charlataneries commerciales, 1807, Lyon, brochure.

Théorie des quatre mouvements, 1808, Leipzig (en fait Lyon).

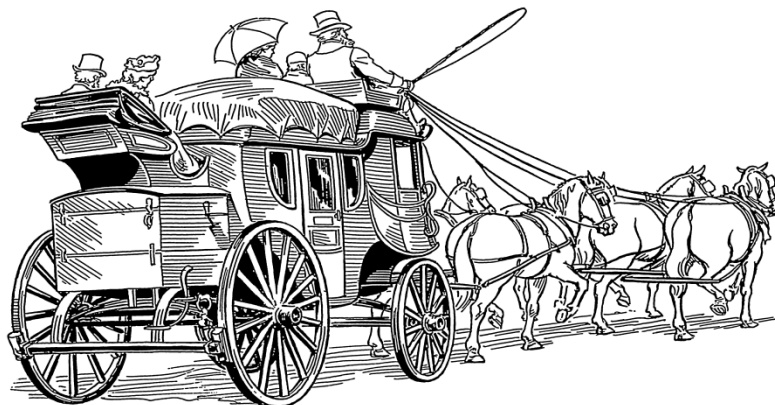
Le nouveau monde amoureux, 1816, publié en 1967.

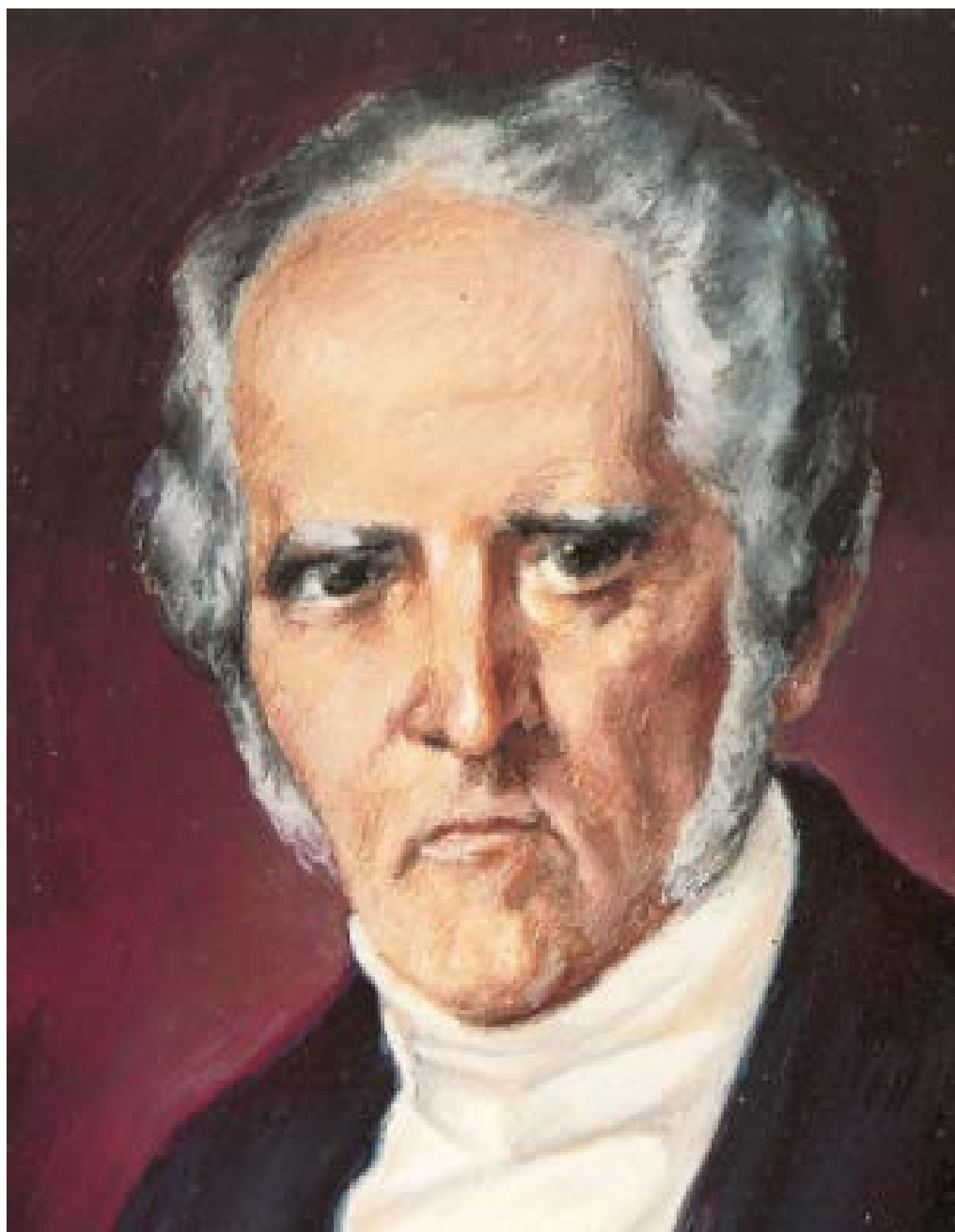
Traité de l'association domestique-agricole, 1822, Bossange.

Théorie de l'unité universelle, 1822-23, Paris, Société fouriériste.

Le nouveau monde industriel et sociétaire, 1829, Paris, Bossange.

La fausse industrie morcelée, 1835-36, Paris, Bossange.





Source : <http://dizionaripiu.zanichelli.it>

Considérations sur les principes de la police des roulages et sur les travaux d'entretien des routes

Henri NAVIER¹

Remarquons d'ailleurs (et l'on ne saurait trop revenir sur ce point) que les voituriers, et surtout les grandes entreprises, ont bien intérêt, après qu'un certain prix courant s'est établi en raison de l'état des routes et de la demande des transports, à diminuer la dépense de chaque voyage, afin d'augmenter leurs bénéfices. Mais ils n'en ont aucun à contribuer, par le choix de leurs procédés, à produire avec le temps dans l'état des routes une amélioration qui ferait baisser le prix moyen du transport en facilitant la concurrence. Les grandes entreprises, qui exploitent ce genre d'industrie avec des capitaux considérables, ont plutôt un intérêt contraire : car plus la route est mauvaise, plus elle exige des chevaux puissans, des équipages solides construites avec recherche, et donnant lieu à de grandes avances de fonds, ce qui tend à rendre plus difficile la concurrence des petits voituriers, et à mettre le commerce à la discrétion des grandes entreprises dont il s'agit².

L'intérêt des entrepreneurs de transport étant donc entièrement différent de l'intérêt du commerce, ou du public en général, il ne peut convenir d'appliquer à cette partie de l'administration le principe général de la liberté de l'industrie³. D'autant mieux qu'il est impossible d'admettre que les entrepreneurs de roulage et de messageries, prévoyant que la diminution des chargemens va faire baisser le prix des transports, et jugeant que cette baisse leur sera avantageuse, se porteraient d'eux-mêmes à faire spontanément cette diminution. Car cela exigerait un concert qui est impossible,

¹ Extraits de ce livre paru à Paris, chez Carilian-Gœury en 1835, p. 115-118, p. 122-123, et p. 129-130.

² Ajoutons, pour les personnes qui croiraient devoir attribuer aux grandes entreprises de messageries le désir que les routes fussent bonnes, que ces entreprises ont établi généralement des marchés à forfait avec les maîtres de poste pour la conduite de leurs voitures. C'est principalement depuis cet arrangement qu'elles accroissent chaque jour de plus en plus la force de ces voitures et le poids des chargemens, sans que l'on puisse voir à quelle limite elles comptent s'arrêter. On porte maintenant sur l'impériale des diligences des marchandises de toute espèce, par exemple du vin en pièce et des ardoises. Le transport des voyageurs n'est plus qu'un accessoire, et ils sont traités en conséquence. Le haut prix qu'ils payent à raison de leur poids permet de rivaliser pour les autres objets avec le roulage accéléré.

³ Le principe de la liberté du commerce et de l'industrie nous semble essentiel, et nous adoptons à cet égard les idées des principaux économistes. Cependant il est subordonné à un autre principe plus général et plus essentiel encore, savoir la nécessité d'établir dans tous les cas les dispositions le plus propres à accélérer les progrès de la richesse. S'il n'y avait en France qu'une seule entreprise chargée en même temps d'entretenir les routes et d'effectuer les transports, nous lui abandonnerions avec confiance le soin de rechercher les dispositions le plus économiques. Mais comme il y a un nombre extrêmement grand de voituriers, dont chacun, par la nature des choses, ne peut faire ce qui convient le mieux aujourd'hui à ses intérêts, sans nuire aux autres, et à lui-même pour le lendemain, si l'exemple qu'il donne est suivi par les autres, l'intérêt public exige nécessairement que l'exercice de ce genre d'industrie soit réglé. Les routes sont une propriété publique : l'état doit veiller à ce qu'on en use sans la détruire, et de la manière qui rende son usage le plus fructueux et le plus utile qu'il est possible à la société.

RHPM N° 5

puisque ceux qui diminueraient leurs charges ou qui élargiraient leurs jantes, seraient les dupes de ceux qui conserveraient leurs habitudes actuelles. Il est nécessaire que l'action de la loi intervienne pour établir le concert dont on vient de parler, et sans lequel le but que l'on a en vue ne peut être atteint.

En faisant remarquer d'ailleurs que les intérêts des entrepreneurs de transport sont tout-à-fait distincts de l'intérêt général, on ne prétend point en conclure que cette industrie ne mérite pas, comme toutes les autres, la protection et la bienveillance de l'autorité publique. Mais nous croyons qu'elle ne doit point être favorisée aux dépens des autres, ce qui aurait lieu si, sur sa demande, on maintenait pour augmenter ses bénéfices des dispositions nuisibles à l'intérêt général. Encore si ces dispositions n'avaient pour résultat que de donner aux entrepreneurs de roulage ce que l'on ôterait aux négocians proprement dits, ou aux producteurs et aux consommateurs, comme il ne s'agissait alors que d'une distribution différente de la richesse, nous n'insisterions pas autant sur les inconvéniens que cela nous paraîtrait présenter. Mais il importe beaucoup de remarquer que tout accroissement dans les prix du transport atteint la richesse publique dans sa source, ou présente à ses progrès le plus grand obstacle, tandis qu'une diminution de ces prix est au contraire la cause la plus active des accroissemens qu'elle peut recevoir. On sait assez en effet que ces accroissemens résultent principalement de l'usage, de plus en plus étendu, des forces naturelles, et de l'introduction progressive de la division du travail dans les arts utiles ; circonstances qui dépendent elles-mêmes des facilités qu'un vaste marché procure pour fabriquer en grand tous les objets de consommation. Ainsi en s'obstinant à empêcher l'adoption des mesures qui auraient pour résultat assuré une amélioration notable de l'état des routes, et une diminution correspondante dans les prix du transport, les grandes entreprises exercent sur le pays une véritable oppression ; elles retardent par un puissant obstacle le développement de la prospérité publique, développement auquel les forces naturelles de la société tendent toujours, mais qui devient plus rapide si, comme elle en a le devoir, l'administration publique facilite leur action, et fait avec discernement la part des intérêts opposés. (...)

En résumant les notions qui viennent d'être exposées, on est conduit à conclure nécessairement que l'emploi des larges jantes, et la fixation d'une certaine proportion entre les chargemens et la largeur des jantes, sont nécessaires pour permettre aux routes de se constituer pendant la plus grande partie du temps dans l'état d'uni et de dureté qui donnerait lieu à un faible tirage ; qu'en s'efforçant de les améliorer dans cette vue on peut espérer des réductions fort sensibles dans les dépenses actuelles des transports, réductions dont l'influence sur les progrès de la richesse publique est très-importante ; que ces améliorations ne se produiraient pas spontanément, et doivent être amenées par des dispositions légales ; enfin que ces dispositions nouvelles n'entraîneront nullement une augmentation dans le poids actuel des voitures. D'où il suit que, bien loin de nuire aux intérêts publics, elles doivent au contraire favoriser puissamment le développement de l'un des principaux éléments du progrès de la richesse.

Ajoutons qu'au fond elles ne nuisent nullement non plus à ceux des intérêts particuliers des entrepreneurs de roulage et de messageries, qu'il convient au gouvernement de reconnaître et de protéger (pourvu qu'on leur laisse le temps d'user les roues

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

actuelles). Mais j'avoue qu'elles tendent à délivrer l'industrie du transport par messageries du monopole sous lequel elle est depuis long-temps opprimée. (...)

L'idée fondamentale, et sans laquelle cet écrit n'aurait aucune base, est la supposition que l'on ne considère pas aujourd'hui les routes comme étant parvenues à un assez haut degré de perfection, et que l'on veut prendre des mesures spéciales et décisives pour les améliorer davantage. C'est là une question d'administration publique que nous supposons avoir été décidée par le gouvernement.

Mais quant à cette question même, les considérations présentées dans les articles VIII et IX semblent bien propres à l'éclairer et à en assurer la solution.

Si l'on veut donc prendre des mesures spéciales pour assurer le perfectionnement des routes, et si l'on ne s'en repose pas sur ce point au progrès naturel des procédés employés pour les travaux d'entretien, il est nécessaire d'obliger le roulage à diminuer les chargemens qu'il emploie aujourd'hui, ou plutôt de l'obliger à mettre les mêmes chargemens sur des jantes plus larges.

Mais cette gêne imposée aux voituriers, dont chacun est intéressé, tant que les routes ne sont pas parfaitement bonnes, à prendre des jantes plus étroites que les autres, donne lieu à des réclamations. Les grandes entreprises de messageries surtout annoncent, par des écrits rendus publics, qu'elles entendent augmenter leurs chargemens jusqu'à des termes qui dépassent de beaucoup ceux que la loi subsistante leur accorde, et ces entreprises n'assignent même pas de limites auxquelles elles comptent s'arrêter.

Nous examinons les motifs dont ces réclamations sont appuyées. Nous montrons que les améliorations dont on a parlé ne présentent pas, à beaucoup près, les résultats qui ont été annoncés : qu'elles ont eu lieu d'ailleurs dans l'intérêt des entreprises, et ne donnent point le droit de s'opposer, pour s'assurer de nouveaux bénéfices, aux mesures qu'exigent les intérêts généraux. Nous insistons sur l'inconvénient de la réunion forcée, dans la même voiture, des voyageurs avec une masse énorme de marchandises, disposition qui s'opposera, tant qu'on la laissera subsister, à ce que l'on voyage en France avec la même sûreté et la même rapidité qu'en Angleterre. (...)

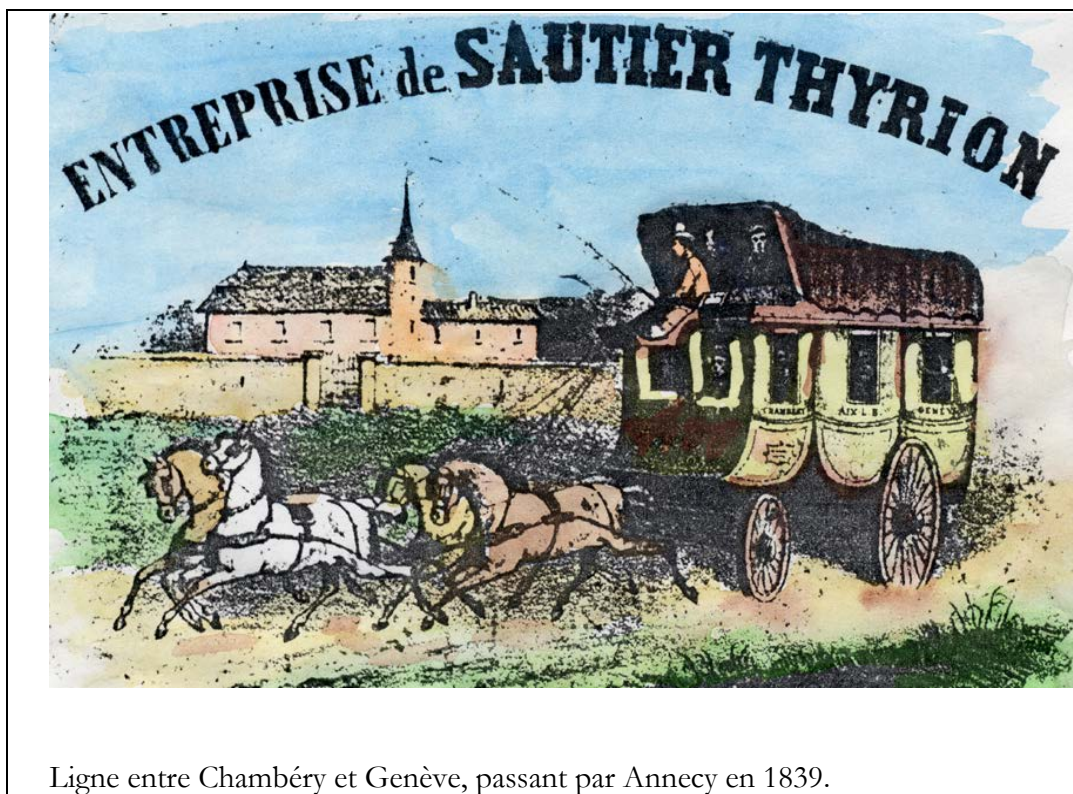
Notice biographique sur Henri Navier

Ingénieur français né à Dijon en 1785 et mort à Paris en 1836. Polytechnicien et inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées il a eu une influence notable sur la police du roulage de son temps. Comme mathématicien il a établi les équations décrivant le mouvement des fluides. En tant qu'économiste libéral, il a participé, avec son collègue Jules Dupuit, aux premiers modes de calcul de l'utilité des équipements publics. Comme gestionnaire de terrain il a contribué à la première réflexion sur la comptabilité analytique.

Ouvrages spécialisés sur le domaine :

De l'établissement d'un chemin de fer entre Paris et le Havre, Paris, 1826.

Considérations sur les principes de la police des roulages, Paris, 1835.



Pétition concernant les intérêts des maîtres de poste menacés par les chemins de fer

J. B. ADAM¹

Furnes, le 1^{er} Mars 1838.

A Monsieur X

Membre de la Chambre des Représentants.

Monsieur,

QUOIQUE je ne sois pas de la Catégorie de ceux de mes confrères qui ont pétitionnés pour obtenir une indemnité en compensation du tort que leur fait l'établissement des Chemins de fer, il n'en est pas moins de mon intérêt, ainsi que de tous les maîtres de poste en général, qu'une révision de la loi sur les postes ait lieu. Comme il paraît probable que les Chambres s'occuperont pendant cette session de délibérer sur les pétitions dont s'agit, je prends la liberté de vous adresser la présente afin d'éclairer votre religion en cette circonstance. Les tribulations que j'ai rencontrées pendant trois époques différentes que j'ai desservi ce relais, m'ont mis dans le cas, plus que personne, d'étudier les lois et réglemens qui nous régissent. J'ai perdu dans cette entreprise plus de soixante mille francs, et si j'ai pris et repris mes fonctions à plusieurs reprises, c'était dans la certitude que me donnaient, depuis une douzaine d'années, mes Chefs Supérieurs, qu'une révision générale devait avoir lieu incessamment, tandis que jusqu'à ce jour nous en sommes toujours au même point.

Voici donc les éclaircissements que je crois pouvoir vous donner. Je vous demanderai de l'indulgence pour ma rédaction : J'ai trouvé à proposer de ne point consulter un homme de lettres dans la crainte d'en voir dénaturer le sens. J'ose espérer que vous ne me comprendrez pas moins.

Il est un fait certain, c'est qu'en décrétant la loi sur les postes aux chevaux, les législateurs ont très bien senti qu'il fallait privilégier les titulaires en échange des obligations que ceux-ci auraient à remplir : car, si la loi les assujettissait à tenir des relais toujours prêts pour le service des particuliers et de l'Etat, à un prix qu'ils n'étaient pas maîtres de fixer, il fallait bien que l'Etat et les particuliers s'assujettissent à leur tour à employer ces relais. C'est pour ces motifs que l'art. 2 de la loi du 19 Frimaire an VII, est conçu en ces termes :

« Nul autre que les maîtres de poste, muni d'une Commission Spéciale, ne pourra établir des relais particuliers, relayer ou conduire à titre de louage des voyageurs d'un relais à un autre à peine d'être contraint de payer par forme d'indemnité, le prix de la course au profit des maîtres de poste et des postillons qui auront été frustrés. »

Quand l'industrie des Voitures Publiques prit une extension nouvelle, le législateur crut devoir l'abandonner à la libre concurrence. Il en pouvait le faire qu'au mépris de

¹ Furnes (Flandre occidentale), sans éditeur, mars 1838, 4 p. *L'Almanach royal et du commerce de Belgique de 1838* lui donne le titre de « Directeur des postes », p. 252 (LM).

RHPM N° 5

ses engagements et des titres sacrés de la propriété. Pour ces motifs, il assigna en dédommagement aux tenants postes une indemnité fixée par la loi du 15 Ventôse an XIII¹. Cette loi ne frappa pas seulement sur les entrepreneurs de Messageries, mais elle assujettit aux mêmes obligations les loueurs de voitures. D'après le sens du paragraphe 2 de cette loi, les loueurs de voitures, allant à grandes journées, furent soumis à payer cette indemnité aussi bien que les entrepreneurs de diligences. Ceci du reste n'était pas nouveau puisque l'article 3 de la loi du 19 Frimaire précitée, est conçu dans le même sens.

Quoiqu'il en soit, cette loi ne put obtenir son entière exécution, vû que la distance constituant grandes et petites journées n'avait pas été déterminée. Les abus s'étant multipliés de plus en plus, une ordonnance du roi de France du 13 Août 1817, fixa la grande journée à dix lieues de poste².

Cette loi toute favorable qu'elle puisse paraître aux maîtres de poste, laisse encore quelque chose à désirer, puisqu'il y a plusieurs cas, où les loueurs aussi bien que les entrepreneurs de messageries peuvent faire et nous font journellement un tort considérable ; je vais vous citer un exemple et certes ce n'est pas le seul. Voici le cas :

Un voyageur qui voudra se rendre d'ici à Bruxelles, prendra la diligence ou une voiture de louage soit pour Ypres ou pour Ostende et de là partira immédiatement avec une des diligences qui se dirigent vers cette ville. Eh bien, parce qu'il n'aura pas fait dix lieux de poste, il prétendra n'être aucunement passible du paiement de l'indemnité. Il n'est pas moins vrai cependant qu'il aura empiété sur mes droits. Vous me direz peut-être que l'article 4 du décret du 10 brumaire an XIV,³ ou l'article 5 de la loi du 6 juillet 1806,⁴ a prévu le cas. Pas du tout. Ils diront qu'ils n'ont pas *versé* leurs

¹ Tout entrepreneur de voitures publiques et de messageries qui ne servira pas des chevaux de la poste, sera tenu de payer par poste et par cheval attelé à chacune de ses voitures, 25 centimes au maître du relais dont il n'emploiera pas les chevaux.

Sont exemptés de cette disposition, les loueurs allant à petites journées et avec les mêmes chevaux, les voitures de place, allant également avec les mêmes chevaux et partant à volonté et les voitures non suspendues.

Les contrevenants encourront une amende de 500 francs dont moitié au profit des maîtres de poste intéressés et moitié à l'administration des relais.

² Cette loi est ainsi conçue : Considérant qu'aucune disposition n'ayant déterminé l'étendue de la distance qui constitue la petite journée, il importe de fixer le nombre des lieux dont elle doit se composer. Que s'il est juste de conserver aux voyageurs la faculté que la loi leur laisse de voyager de toute autre manière qu'en poste, il ne l'est pas moins de renfermer les loueurs de chevaux, les voituriers et les entrepreneurs de voitures publiques dans les limites que les lois leur prescrivent, sans porter atteinte au libre exercice de leur industrie, conformément à ces lois ; qu'enfin il importe de fixer la jurisprudence des tribunaux sur le silence de la loi, à ce sujet : A ces causes etc.

Art. 1. L'étendue de la distance que l'on peut parcourir dans les 24 heures en marchant à petites journées, est fixée à dix lieues de poste. En conséquence tout entrepreneur de messageries, loueur de chevaux et voiturier qui parcourra dans les 24 heures une espace de plus de dix lieues de poste, sera réputé marcher à grandes journées et comme tel, obligé de payer aux maîtres de poste l'indemnité de 25 centimes établie par la loi du 15 Ventôse an XIII, et en cas de contravention il encourra la condamnation prononcée par ladite loi.

³ Les entrepreneurs de voitures publiques qui ne relayent pas, mais qui à certaines distances, et sans attendre la couchée, se versent réciproquement les voyageurs qu'ils conduisent, sont assujettis au paiement de l'indemnité.

⁴ Cet article est reproduit, avec la modification qu'il prescrit que le versement des voyageurs soit fait sans attendre au moins six heures, au lieu de sans attendre la couchée.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

voyageurs aux diligences dont il s'agit ; et cependant, il est constant qu'ils ont conduit et relayé sur la ligne de poste. Vous conviendrez, monsieur, que de cette manière, ils peuvent impunément braver les lois sans que nous puissions y mettre obstacle. Qu'arrive-il encore, c'est que bien souvent on ne prend la poste que lorsqu'on n'a pu se procurer d'autre moyen de transport. Journallement cela se rencontre ici. Les louages de Bruges conduisent jusqu'ici des voyageurs à destination de Dunkerque. Quand il arrive que leurs chevaux sont fatigués, ils transmettent leurs voyageurs à des loueurs de cette ville et lorsqu'il arrive qu'ils ne trouvent pas de chevaux disponibles ou que par suite des mauvais chemins personne d'eux ne veut conduire ; alors les voyageurs viennent non pas me demander, mais m'ordonner de leur fournir chevaux et voitures que je n'ai pas le droit de leur refuser¹. Les loueurs de Dunkerque conduisent également de C /V– [Calais la Ville] à Ostende, Bruges et reviennent même avec leurs chevaux haut-le-pied.

Il est encore un genre d'établissement public qui fait notre état et contre lequel la loi est impuissante. Ce sont les entrepreneurs de barques qui correspondent entr'eux et naviguent jour et nuit d'un relai à un autre, en relayant de distance à distance, depuis Dunkerque jusqu'à Gand. Ceux-ci nous font tort aussi bien que les entrepreneurs de messageries. Ils font plus, ils transportent des voitures qui arrivent en poste et repartent de même après avoir fait un certain trajet avec les barques.

Du temps du Gouvernement Français, l'administrateur des postes avait égard aux moindres plaintes que faisaient leurs subordonnés. Quand il y avait perte majeure, l'article 43 de la loi du 19 Frimaire an VII, était pris en considération². Il y a plus, une indemnité annuelle était payée en vertu de l'article 12 de la même loi³. Mais à l'avènement du Gouvernement Hollandais, on nous a laissé toutes les charges et retiré les bénéfices ; de manière que depuis 1813 nous ne recevons plus d'indemnités. On a été plus loin, on nous a assimilés aux loueurs de voitures dans la contribution personnelle sur les chevaux, sans augmenter notre tarif, ni nous autoriser à diminuer le nombre de chevaux que les règlements nous prescrivent. Pour vous donner une idée du produit de mon relais, ma recette pendant 1837 a été de f. 2 970 c. », indemnité de 25 centimes comprise. Avec pareille recette, je suis obligé d'entretenir neuf chevaux sans pouvoir les employer à d'autre usage qu'à la poste. C'est-à-dire que je dois avoir constamment à la disposition des voyageurs en poste, le nombre de neuf chevaux.

En résumé, il est un fait, c'est que cette institution a été entièrement négligée. Une grande partie de mes confrères a eu intérêt à ne pas réclamer, étant largement indem-

¹ Loi du 6 Nivôse an iv Art. 3 Paragraphe 2. Il leur est également défendu de refuser des chevaux à quelque heure que ce puisse être, à peine d'une amende de mille francs, et d'une indemnité envers les voyageurs, qui sera proportionnée au temps qu'ils auront été obligés de séjourner.

² Les maîtres de poste auront droit à une indemnité pour les localités difficiles et pour les pertes majeures et imprévues qu'ils supportent relativement à leur état.

³ Il est alloué des gages aux maîtres de postes.

La répartition en sera faite par le directoire exécutif en raison du nombre des chevaux reconnu nécessaires dans chaque relais, sans qu'en aucun cas cette indemnité puisse s'étendre à un nombre excédent celui de 15 chevaux par relais.

Il est accordé 40 francs par chacun des cinq premiers chevaux, 30 francs par chacun des cinq suivants et 20 francs par chacun des cinq derniers.

RHPM N° 5

nisés par les droits de 25 centimes ; et quant aux malheureux, ils n'ont point été écoutés. D'autres ont bravé les lois en faisant le louage ; ceux-ci ont été et sont encore les moins à plaindre.

Récapitulons. Un maître de poste doit avoir constamment à la disposition du premier venu, le nombre de chevaux voulu par les réglemens. Il doit en fournir à la réquisition du premier venu à un prix fixe et à toute heure du jour et de la nuit, tel temps qu'il fasse, sous peine de mille francs d'amende et autres indemnités à payer au voyageur. Il doit en envoyer d'un bout du Royaume à l'autre quand il en est requis par l'administration. En temps de guerre, il est le premier requis ; s'il veut cesser ses fonctions, il doit en prévenir l'administration six mois d'avance, dût-il dans cette intervalle y trouver sa ruine complète. Enfin il est en outre soumis à une discipline et autres obligations dont le détail serait trop long. Eh bien ! quels avantages a-t-il pour tant de sacrifices ? Rien, absolument rien. Le premier venu peut impunément faire son état sans lui payer aucune indemnité, vu qu'il a tous les moyens pour lui d'éluder la loi.

Voilà sans doute bien des griefs à redresser et je ne conçois pas comment, en présence de pareils faits, il existe encore des personnes qui s'opposent à ce qu'il soit pris des mesures pour améliorer le sort des maîtres de poste et qui les assimilent à d'autres industriels qui ont toute liberté d'agir comme bon leur semble et n'ont d'ordre à recevoir de qui que ce soit, augmentent et diminuent le nombre de chevaux sans que le gouvernement y ait à redire et fixent leurs prix d'après les circonstances qui se présentent.

D'après tout ce qui précède je crois pouvoir solliciter de la Chambre des Représentants qu'il soit pris les mesures suivantes :

1.° Que les articles 12 et 13 de la loi du 19 Frimaire an VII soient maintenus, puisqu'aussi bien nous en avons toutes les charges.

2.° Que nous soyons exempts de la contribution personnelle sur les chevaux. Cette loi étant injuste à notre égard dans toute la force du terme.

3.° Que tout entrepreneur de messageries ou loueur de voitures tant étranger que belge, conduisant d'un relais à un autre, n'importe la distance et la route qu'il parcourt, soit tenu de payer l'indemnité de 25 centimes à qui de droit¹. De même que les entrepreneurs de barques naviguant d'un relais à un autre.

4.° Qu'il soit pris des mesures exceptionnelles pour ceux des maîtres de postes qui se trouvent lésés par les chemins de fer. L'établissement des services par locomotives faisant incontestablement le service des diligences.

Maintenant, Monsieur, que je vous ai fait connaître le mal ainsi que le moyen d'y remédier, j'ose espérer que vous voudrez bien soutenir nos intérêts lors de la discussion. Je ne demande du reste que justice distributive et équité.

Recevez je vous prie l'assurance de ma haute considération.

Le maître de poste à Furnes,

J. B. ADAM.

¹ Il est bien de savoir que les louagers belges sont obligés de payer cette indemnité en France ; ils sont en outre assujettis à prendre un laissez-passer des droits indirects, tandis que le louager français ne paye ici ni 25 centimes ni patente ni contribution personnelle.

Roulage (économie industrielle)

Jules BURAT¹

L'industrie du roulage doit être aussi ancienne que le commerce lui-même ; elle est née du jour où les populations diverses ont senti le besoin de se mettre en communication pour s'entendre et pour échanger leurs produits ; elle s'est agrandie et perfectionnée à mesure que les relations se sont étendues, et que l'art d'entretenir les routes a fait plus de progrès.

L'organisation du roulage varie suivant les pays, et surtout suivant l'état de routes. Ainsi, dans les pays où il n'y a point d'autres chemins que de simples tracés, dans les régions fortement accidentées, où les routes offrent des dénivellations considérables, le vice de construction des routes réagissant immédiatement sur l'organisation du roulage, il doit être établi dans les conditions d'art les plus défavorables quant à son effet utile ; les chargemens y sont très subdivisés. Tel est le roulage russe dans les steppes et sur les routes en terre de la Russie méridionale et de la Sibérie ; chaque cheval traîne son chariot ; les convois se suivent au loin ; 200 povosks sont à la suite les uns des autres, et le chargement complet en blé d'un navire de 3 à 400 tonneaux arrive ainsi dans les ports de la mer Noire ou de la mer Baltique. Souvent une paire de bœufs remplace le cheval. Quand une vallée profonde ne peut être traversée qu'en suivant des pentes rapides, on double les attelages, en laissant au bas de la rampe la moitié des voitures, qu'on vient ensuite reprendre avec les mêmes chevaux. Quand le sol a été trempé par les pluies, les mauvais pas sont surmontés par cette méthode avec le même avantage. De même, chez nous, en Franche-Comté, ce système de transport doit exister tant que les routes suivront les dénivellations du sol, mais avec cette différence que, dans ce dernier pays, le fond des routes est en empiècement, ce qui permet par conséquent d'employer des roues plus légères ; il en résulte un poids de véhicule moindre par rapport à la charge totale. Toutefois, les désavantages inhérens à ce modèle d'attelage n'en sont pas moins saillans. Il exige des chevaux de choix, et surtout il leur impose un effort constant. Loin de leur permettre, comme dans un nombreux attelage, des momens de repos qui ne produisent aucun arrêt, parce que le véhicule continue d'obéir à l'effort précédent ou à ceux des autres chevaux qui tirent aussi par intervalles, il les oblige à faire toujours usage de leurs forces pour vaincre l'inertie de la charge, inertie qui se réalise aussitôt que l'effort de traction a cessé. Il semble donc que le roulage à poids subdivisés doit rester seulement dans les pays de montagnes ou dans les pays sans routes. De cet état d'enfance du roulage, si l'on passe à un état plus perfectionné par de meilleures conditions d'établissement des routes, on voit diminuer le nombre relatif des véhicules ; les chargemens deviennent plus considérables, et le poids de la voiture est moindre par rapport au poids utilement transporté. Enfin, on peut alors employer la force moyenne des chevaux ; le même attelage tire parti de chevaux de grande, moyenne et petite force. Ainsi, sur

¹ In Gilbert-Urbain Guillaumin dir., *Dictionnaire du commerce et des marchandises*, Paris, Guillaumin et compagnie, 1839, vol. 2, p. 1958-1961.

RHPM N° 5

la route nouvellement construite de Moscou à Pétersbourg, route presque droite et presque horizontale, qui est, dans ce genre, un des plus beaux monumens connus, à mesure que les différentes parties ont été achevée, le roulage spécial à cette route s'est constitué tout différemment de celui qui était usité dans toute la Russie : au lieu de chariots à 1 cheval, 3, 4, et jusqu'à 6 chevaux ont été attelés à la même voiture, et cet attelage s'augmente à mesure que l'art du charronnage se perfectionne. Ainsi encore, sur la belle chaussée de Vienne à Brody, par laquelle passe tout le transit de l'Allemagne sur la Russie méridionale, le roulage s'opère au moyen de chariots attelés de 5 et 6 chevaux, traînant des charges énormes. Les chevaux sont de la plus grande force. A Brody, ce roulage cesse avec la chaussée, et les povosks russes à un cheval viennent y prendre le chargement du chariot allemand. En Belgique, le système des gros chargemens est général. En Angleterre enfin, le roulage des grandes lignes s'est organisé progressivement avec des attelages considérables : les chariots qui circulent de Londres à Birmingham sont traînés par 6 à 8 chevaux. Il en est de même sur toutes les routes de France qui n'offrent pas des rampes trop fortes, et qui sont entretenues convenablement. La seule différence qui existe entre le roulage anglais et le roulage français, c'est qu'en France, on se sert de charrettes, tandis qu'en Angleterre, on emploie des chariots.

On distingue en France le *roulage ordinaire* et le *roulage accéléré*. Le roulage ordinaire est exercé par des voituriers libres, qui se servent principalement des chevaux de l'agriculture, lorsque les travaux des campagnes ne les réclament pas. L'équipage le plus généralement employé est une charrette dont les roues ont 17 centimètres. De largeur de jante, et qui pèse 6,000 kilogrammes, chargement et véhicule compris ; sa vitesse est de 8 à 10 l. par jour ; on lui paie 80 à 90 cent. par poids de 1,000 kilogrammes et par lieue.

Le roulage accéléré, dont la création est encore récente, et qui a son siège à Paris, a été organisé par de grandes maisons, qui n'avaient joué jusqu'alors que le rôle de simples commissionnaires ; il se sert généralement d'un attelage à 4 chevaux, suivi d'une voiture à 1 cheval, avec un seul conducteur pour les deux ; il relaie en route, et fait 18 l. par jour ; on lui paie 1 fr. 20 c., à 1 fr. 40 c. par poids de 1,000 kilog. et par lieue.

Le commerce se sert également quelquefois des voitures publiques ou de fourgons accélérés qui voyagent à raison de 2 lieues à l'heure, et qui prennent 4 fr. par 1,000 kilog. et par lieue.

Le prix du transport d'un tonneau de marchandises à une lieue de distance, se compose des élémens suivans :

1° par le roulage ordinaire.

Nourriture et entretien des chevaux.	» 60 c.
Chevaux de conduite	» 06
Rouliers	» 10
Entretien de la voiture.	» 06
Chargement, déchargement, camionage, commission du roulier	» 08
Total.	» 90

2° par le roulage accéléré, le même prix se forme comme il suit :

Chevaux et conducteurs	1 f. »
----------------------------------	--------

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Entretien de la voiture.	» 05
Chargement, déchargement, camionage, frais de local,	
Bénéfice du commissionnaire de roulage.	» 20
Total.	1 25

On comprend que ces prix varient suivant les routes ; voici d'ailleurs les prix moyens du roulage de Paris, qui constitue le roulage principal.

Prix du roulage de Paris par 100 kilog.

VILLES de DESTINATION.	ORDINAIRE.		ACCÉLÉRÉ.	
	prix.	jours.	prix.	jours.
Aix	17 »	30	30 »	14
Angoulême	6 50	11	11 »	7
Avignon	16 50	24	24 »	12
Besançon	12 »	18	18 »	8
Bordeaux	9 50	16	10 »	9
Brest	10 »	22	26 »	12
Calais	6 50	10	11 »	7
Cambrai	3 50	8	7* »	4*
Châlons-sur-Saône	10 »	12	18 »	7
Dijon	9 »	12	14 »	7
Douai	4 »	8	9 »	3
Havre	4 50	8	7 »	3
La Rochelle	7 50	18	18 »	8
Le Mans	4 50	8	7 »	2
Lyon	12 »	16	18 »	8
Marseille	17 »	24	30 »	14
Metz	9 50	12	11 »	5
Moulins	9 »	12	10 50	6
Nantes	8 »	14	15 »	7
Nîmes	16 50	25	25 »	12
Niort	7 »	14	13 »	7
Poitiers	6 »	12	11 »	6
Rennes	8 »	14	15 »	7
Reims	5 »	6	7 »	3
Rocheftort	9 50	18	16 »	8
Rouen	2 50	5	6 »	2
Saint-Omer	6 50	12	10 »	6
Troyes	5 »	6	7 »	3
Toulouse	16 »	24	20 »	16
Valenciennes	4 »	8	8 »	3
Valence	15 »	22	23 »	13

* : donnée rectifiée (manquante dans l'original).

La France est le pays où le roulage coûte le meilleur marché ; il coûte plus du double en Angleterre ; en Allemagne même, il coûte ¼ en sus.

Le décret qui règle les poids du roulage en France date de 1806 ; il exempte du pesage les voitures à 1 cheval ; il autorise les chargemens, par espèce de voitures et par largeur de roues, d'après le tarif suivant.

RHPM N° 5

Tableau des poids autorisés par le tarif de 1806.

LARGEUR des jantes.	Voitures à 2 roues.		Voitures à 4 roues.		Voitures à voies inégales.	
	Eté	Hiver	Eté	Hiver	Eté	Hiver
centimèt.	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.
11	2,700	2,200	4,000	3,300	4,400	3,700
14	4,100	3,400	5,700	4,700	6,200	5,200
17	5,800	4,800	8,100	6,700	8,800	7,500
22	»	»	10,500	8,700	11,400	7,500
25	8,200	6,800	»	»	»	»
Tolérance	200 kil.		300 kil.		300 kil.	

Le décret de 1806 avait pour but d'encourager les larges jantes ; on remarque, en effet, que, dans ce tarif, à mesure que la jante s'élargit, le poids autorisé s'accroît dans un rapport sensiblement plus fort que la jante : c'est ainsi que la pression correspondante au centimètre de largeur de jante de la voiture à deux roues n'est que de 123 kilogrammes en été pour la jante de 11 centimètres, tandis que, dans la même saison, elle s'élève à 141 kilogrammes. Pour la jante de 14 centimètres, et à 170 kilogrammes pour la jante de 17 centimètres. Or, l'administration trouve actuellement qu'elle a eu tort d'encourager les larges jantes ; loin de là, elle voudrait aujourd'hui les proscrire, parce qu'une jante large ne peut jamais toucher le sol dans tout son plein, en raison de la courbure des chaussées et des inégalités du terrain. Un projet de loi qui doit diminuer les poids accordés aux voitures à larges jantes, a été présenté plusieurs fois aux Chambres ; mais il n'a pas encore pu sortir des discussions ; en attendant, l'administration a publié, en date du 15 février 1837, une ordonnance qui réforme le décret de 1806, qui supprime la faveur accordée aux chariots à voies inégales, et qui établit le tarif suivant :

LARGEUR DES JANTES.	VOITURES À 2 ROUES.		VOITURES À 4 ROUES.	
	Du 20 nov. au 1 ^{er} avril	Du 1 ^{er} avril au 20 nov.	Du 20 nov. au 1 ^{er} avril	Du 1 ^{er} avril au 20 nov.
De 11 à 14 centimètres. .	2,700	3,200	4,400	6,700
De 14 à 17. .	3,500	4,100	5,600	6,700
De 17 et au- dessus. . . .	4,200	4,900	6,300	8,100

L'ordonnance accorde, en outre, sur la largeur de la jante, une tolérance de 1 centimètre, et, sur les poids autorisés, une tolérance de 200 kilogrammes pour les voitures à deux roues, et de 300 kilogrammes pour les voitures à quatre roues.

On voit que cette ordonnance supprime en réalité les voitures de plus de 17 centimètres de largeur de jantes, et réduit de 1,000 kilogrammes le chargement accordé aux charrettes de 17 centimètres par le tarif de 1806 ; elle porterait une perturbation considérable dans toute notre industrie de transport. Heureusement, cette ordonnance se termine par l'article suivant. « Les poids déterminés ne seront obligatoires

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

que deux ans après la promulgation de la présente ordonnance pour les voitures à quatre roues de plus de 17 centimètres de largeur de jantes, et pour les voitures à deux roues de 17 centimètres de largeur de jantes et au-dessus. » Ainsi, le sacrifice n'est pas encore consommé, et peut-être les Chambres ne confirmeront-elles pas le tarif de l'administration.

En effet, on conteste la légalité de l'ordonnance de 1837 ; les commissions des deux Chambres ont déclaré que la fixation des tarifs du roulage appartenait au domaine législatif ; il est donc probable que l'ordonnance ne recevra pas d'exécution, et l'on peut espérer que la loi qui surviendra sera plus favorable à l'industrie des transports.

Il existe, il est vrai, dans les réglemens actuels, des anomalies choquantes. Il n'y a pas de raison sans doute pour accorder à la voiture à jantes de 17 centimètres une limite de chargement plus élevée, proportion gardée, que celle adoptée pour la voiture à jantes de 11 centimètres. Il n'y a pas de raison pour dispenser du pesage les voitures à 1 cheval auxquelles le roulage trouve moyen de faire porter, dans certains cas, plus de 200 kilogrammes par centimètre de largeur de jantes. Mais les inconvéniens de ces anomalies ne paraissent pas assez grands pour motiver une réforme dans la législation. Le seul changement convenable, et c'est la seule amélioration véritable contenue dans l'ordonnance de 1837, consiste à relever les poids accordés aux véhicules à quatre roues, qui sont maltraités par le tarif de 1806.

Si le sacrifice de notre principale voiture de transport, la charrette de 17 centimètres, était véritablement nécessitée par la situation ; si, en le demandant, on se basait sur des argumens sérieux, nous l'approuverions peut-être, tout en demandant plus de ménagemens dans la transition. Mais quels sont les motifs que l'administration fait valoir ? Des expériences incomplètes et mal dirigées sur la dureté moyenne des matériaux ; des essais tentés dans un manège, essais peu dignes de la science de l'ingénieur. Nous n'hésitons pas à dire qu'il n'est pas dans le corps même des ponts et chaussées un seul homme pratique qui croie aux résultats de ces expérimentations en petit, dans lesquelles on fait abstraction d'une multitude de circonstances, et qui sont trop souvent en contradiction avec ce qui se passe réellement. Ce qu'il faut interroger, c'est la situation de nos routes. Sans doute, elles sont loin encore d'être parvenues à l'état où nous désirons les voir ; mais on ne peut nier qu'elles ne se soient améliorées d'une manière notable, depuis quelques années surtout. Nous citerons à l'appui de notre assertion la décroissance du prix et l'augmentation de la vitesse dans les transports. Dès lors, si nos routes sont en progrès, quoique le roulage ait adopté de plus en plus l'usage des gros chargemens, comment expliquer les restrictions qu'on veut imposer ? Le moyen d'avoir de bonnes routes consiste moins à en restreindre l'usage qu'à savoir bien les entretenir. Que l'administration aide à la propagation des nouveaux procédés d'entretien, et il s'effectuera dans la viabilité du territoire une révolution qui s'accomplira d'elle-même par les progrès de l'art.

On voit, par les interrogations de M. Mac Adam, qu'il est d'opinion que, sur une route bien faite, les voitures pesamment chargées, même avec des jantes peu larges, ne font pas d'impression sensible ; la conséquence de son système est que la route la plus fréquentée peut être maintenue bonne, quelle que soit la nature des matériaux, cette route pouvant s'user et perdre une partie de son épaisseur, mais non être sillonnée et détruite par les roues des voitures. L'exemple des routes en cailloux des envi-

RHPM N° 5

rons de Londres paraît venir à l'appui de ces assertions. Elles sont également confirmées par l'état de quelques portions de routes à Paris, qui, bien que très peu fréquentées, sont fort inférieures aux routes anglaises. Il paraît donc très vraisemblable que si la dépense à faire sur une route pour la maintenir dans un état déterminé, dépend essentiellement de la nature des matériaux et de l'activité de la circulation, l'état même dans lequel cette route peut être maintenue n'en dépend aucunement.

Ainsi, le nombre de le poids des voitures, abstraction faite des cas extrêmes où le pavage devient indispensable, n'empêche pas qu'on ne puisse avoir de bonnes routes, c'est-à-dire des routes fermes et sans ornières ; il faut seulement y employer de bons procédés d'entretien, et y consacrer des fonds suffisants.

Un ingénieur a fait un calcul bien simple. D'après les évaluations de MM. Dutens et Navier, la totalité des produits transportés en France par le roulage est annuellement de 31 millions de tonnes ; la distance moyenne du transport est de 15 l. ; le prix moyen d'environ 1 fr. par tonne et par lieue. Si l'on suppose maintenant que, par l'effet des nouvelles restrictions qui seront imposées au roulage, le prix des transports augmente seulement de 5 centimes par tonne et par lieue, on trouvera pour l'accroissement total des frais de transport dans un année 23,250,000 fr. Et il n'y a dans notre hypothèse rien d'exagéré, car, porter l'augmentation à 5 c. par tonne et par lieue, c'est supposer que, sur une distance comme celle de Paris à Lyon (119 l.), par exemple, le prix du transport d'un quintal métrique augmentera de 5 fr. 95 c. ; or, tout le monde peut juger qu'il ne faut pas des causes bien graves pour produire une semblable augmentation. Mais qu'on réduise, si l'on veut, cette évaluation de moitié, il resterait toujours une perte de près de 12 millions par an pour le pays. Tel serait le premier fruit de la nouvelle ordonnance sur le roulage. Eh bien ! si, au lieu de sacrifier ainsi de propos délibéré une valeur de 12 millions, on ajoutait seulement le quart de cette somme au budget des ponts et chaussées, en le distribuant avec discernement sur les routes les plus fatiguées, et qui ont le plus besoin d'une augmentation de crédit, il n'est pas douteux qu'avant dix ans on ne parvint à rendre toutes nos routes bonnes, sans rien changer au régime du roulage.

La question du roulage a été agitée récemment en Belgique en même temps qu'en France. La décision adoptée chez nos voisins porte un enseignement direct pour nous. La Belgique, en effet, avait conservé, lors de sa séparation d'avec la France, le tarif de 1806 ; or, tandis qu'en France l'administration publiait son ordonnance restrictive, la Belgique, au contraire, accordait plus de facilité au roulage, et augmentait les chargemens dans une énorme proportion. Voici les chiffres comparatifs des poids que l'ordonnance du 15 février 1837 autorisait en France, et des poids que l'ordonnance du 25 mars de la même année autorisait en Belgique. En France, la charrette de 17 centimètres ne peut porter, d'après cette ordonnance, que 145 kilog. par centimètre de largeur de jantes, soit 5,000 kilog., tolérance comprise ; en Belgique, la même charrette peut porter 200 kilogrammes par centimètre de largeur de jantes, soit 7,000 kilog. En France, le chariot de 17 centimètres, à voies égales ou inégales, ne peut porter que 8,400 kilog. ; en Belgique, le chariot à voies égales peut porter 9,800 kilog., et s'il est à voies inégales, 10,500 kilog. Enfin, le plus fort chargement autorisé en France est de 8,400 kilog. ; en Belgique, il s'élève à 13,600 kil. Tels sont les poids autorisés en France et en Belgique par deux ordonnances rendues à trois mois de distance l'une de l'autre. Comment se fait-il que deux pays qui se tou-

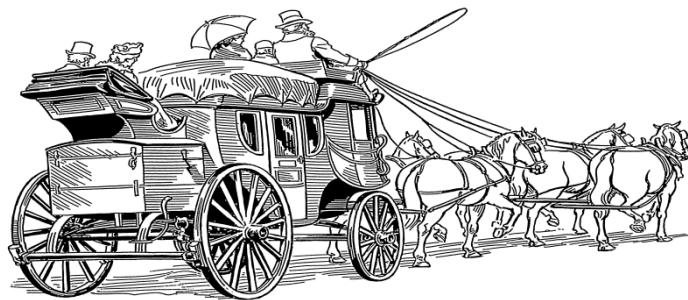
La concurrence des diligences au XIX^e siècle

chent, et qui n'en formaient qu'un naguère, changent en même temps le tarif de 1806, au bout de trente ans, l'un pour l'augmenter, l'autre pour le diminuer ?

Un mot sur l'état de la question en Angleterre. Pour peu que l'on consulte l'histoire des routes et du roulage en Angleterre depuis quarante années, on y trouve deux périodes distinctes, l'une s'étendant de 1773 à 1809, pendant laquelle on se plaint sans cesse de l'énormité des chargemens et l'on multiplie les procédés les plus rigoureux contre le roulage ; l'autre commençant en 1812, où le langage change subitement, où le public, éclairé par Mac Adam, reconnaît que l'état des routes dépend surtout des procédés d'entretien, où le Parlement augmente les poids que l'on trouvait naguère trop considérables, où se constitue enfin la liberté du roulage, par la suppression progressive des ponts à bascule et par l'autorisation donnée aux commissaires de districts de composer pour le surcharges. On peut, en parcourant les actes pendant cette dernière période, suivre l'Angleterre, accordant peu à peu plus de facilités au roulage, à mesure que l'état des routes croît en améliorations.

Les anciens tarifs n'ont donc en réalité aucune valeur, aujourd'hui que les transactions pour les surcharges sont autorisées par la législation même, et qu'elles sont entrées dans les habitudes de l'industrie des transports. Il y a plus ; des concurrences se sont établies entre des routes : de Londres à Liverpool, la route d'Oxford lutte avec la route de Coventry ; de Londres à Édimbourg, trois routes sont en rivalité, et toutes ces roues n'ont d'autres manières de se combattre que de réduire leur péage, et de transiger à meilleur prix pour les surpoids. On voit que l'Angleterre, dont on invoque souvent l'exemple, à tort dans cette question, est arrivée aujourd'hui à organiser la liberté du roulage, en ce sens qu'une voiture n'est assujettie à aucune limite de chargement, et qu'on peut, moyennant les compositions autorisées, lui faire porter tout le poids qu'elle peut soutenir.

Nous finirons par une dernière observation. La législation du roulage est basée sur l'emploi des ponts à bascule ; ce sont les seuls moyens de vérification ; or, les ponts à bascule ne sont que des instrumens de corruption ; ils donnent lieu à des trafics tellement organisés, que les agens supérieurs ne peuvent même les découvrir. On compte aujourd'hui 140 ponts à bascule ; on parle d'en porter le nombre à 340, dépense considérable, qui ne servira qu'à multiplier les collusions. Si l'on consulte l'enquête faite en Angleterre par la Chambre des communes, en 1833, on y voit que le comité, reconnaissant l'impossibilité d'empêcher les fraudes, recommande l'abolition des machines à peser ; on y voit également qu'il n'en existe plus une seule sur les routes de la métropole, et qu'on n'en trouve plus dans un rayon de 50 milles autour de Londres. Ce sont là des faits officiels dont nous devrions faire notre profit.



Notice biographique sur Jules Burat

Jules-François Burat est né le 12 avril 1807 à Paris, et y est mort le 15 février 1885. Il fait ses études secondaires au Collège Louis-le-Grand à Paris, puis une préparation de mathématiques au Collège de Versailles. Il entre à l'École Polytechnique en 1827 et en sort deux ans plus tard dans l'Artillerie. Attiré par les idées libérales il devient journaliste économique au *Journal du Commerce*. En 1836 il fonde une revue technique avec ses amis ingénieurs et son frère Amédée : le *Journal de l'Industriel et du Capitaliste*. La même année il publie avec Eugène Flachât un livre spécialisé sur les problèmes du transport routier en France. Auteur reconnu, il entre ensuite au grand journal *Le Constitutionnel* en 1848. Six ans plus tard il est élu à la chaire d'Administration et de statistique industrielle du CNAM, qui se convertit en 1864 en chaire d'Économie industrielle et de statistique.

Successeur du très libéral Adolphe-Jérôme Blanqui, il infléchit toutefois son cours vers le protectionnisme et entre en conflit avec un autre professeur du Conservatoire : Wolowski, titulaire de la chaire de Législation industrielle. Cette lutte va conduire à la réforme de 1864 qui, sous l'impulsion de Napoléon III, va remettre l'enseignement d'économie politique dans le droit-chemin du libre-échange. Le CNAM présente alors le panorama des deux doctrines qui s'opposent au socialisme : le libre-échange et le protectionnisme. Jules Burat est mort trop tôt pour voir le triomphe complet de sa doctrine dans les années 1880.

Son œuvre est intéressante car il présente une description détaillée du secteur des Messageries. Il a aussi été rédacteur-en-chef du *Journal du Commerce* (1845-46). A ne pas confondre avec le *Journal du Commerce* publié en 1817-1820 par le libraire-imprimeur Antoine Bailleul. Burat a dû ferrailler contre Adolphe Blaise des Vosges.

Ouvrages et revues :

PERDONNET, A., FLACHAT, E., BURAT, A. et BURAT, J. (1835-1840) *Journal de l'Industriel et du Capitaliste, destiné à traiter sous le rapport technique, économique et financier des entreprises de travaux publics et des grandes industries*, Paris, Librairie de J.G. Levrault, 5 tomes.

FLACHAT, E., BURAT, J. (1836) *De la police du roulage ; considérée par rapport aux routes, au roulage et aux messageries*, Paris, Carilian-Goeury, 144 p.

BURAT, J. (1844) *Expositions de l'industrie française, année 1844, description méthodique*, Paris, Challamel, 163 p.

BURAT, J. (1857) « L'économie politique et le système protecteur », *Revue Contemporaine*, 31 janvier.

Réflexions statistiques sur les sociétés par actions en France

Jacques BRESSON¹

Membre de la société française de Statistique universelle

On sentira le besoin de régulariser l'élan qui prédomine les esprits pour former des Sociétés en commandite, quand on saura que pendant l'année 1839, il y a eu 121 projets de sociétés en commandite formées et revêtues des formes légales, représentant un capital nominal de 181,417,000 f. (*Voy.* page 593 à 598)². Certes, les fondateurs de ces Sociétés ont été loin de réaliser leur fonds social, mais il n'en reste pas moins démontré qu'il y a eu tentative ; ce chiffre énorme dénote que beaucoup de ces projets étaient, dès leur naissance, entachés d'impossibilités matérielles, et qu'au milieu de cette multitude d'actions à émettre offerte au public, il devenait fort difficile de distinguer les bonnes affaires des mauvaises ; aussi le public est resté complètement indifférent ; il n'a, pour ainsi dire, souscrit ni aux mauvaises affaires, ni aux bonnes ;

Dans la même année, il a été formé neuf Sociétés anonymes, présentant un total de 8,000,000 fr. (*Voy.* page 592).

Cette même année 1839 a vu prononcer la liquidation de 64 Sociétés en commandite par actions, dont le capital collectif se serait élevé à un total nominal de 58,452,000 fr. (*Voy.* page 599), si tous les fonds avaient été versés ; mais il convient d'apprécier que la plupart de ces compagnies avaient réalisé peu de capitaux. On serait dans une erreur complète si on croyait qu'il y a eu une liquidation de capitaux aussi grande ; mais on peut l'évaluer approximativement au tiers, soit environ 19,484,000 fr.

Quatre Sociétés anonymes ont été déclarées en liquidation ; il leur avait été versé intégralement une somme totale de 26,100,000 fr. (*V.* p. 598).

Enfin dix-neuf Sociétés en commandite ont été déclarées en faillite ; elles présentent un total nominal de 41,565,000 fr. (*Voy.* p. 602). Nous devons également observer que quelques-unes avaient réuni une légère fraction de leur capital nominal, et qu'on peut évaluer au tiers du total ci-dessus exprimé, soit environ 13,855,000 f., les fonds qui avaient été réalisés dans ces diverses compagnies.

Tant de désastres sembleraient condamner à jamais la Société en commandite par actions ; mais si on examine bien son essence, on verra que le retour d'une semblable crise est devenu, pour ainsi dire, impossible, par l'effet de l'expérience acquise aujourd'hui. Ce qui doit particulièrement fixer l'attention, ce qui peut être un motif d'enseignement, c'est que, si beaucoup de Sociétés ont liquidé ou fait faillite, il faut l'attribuer à la légère fraction du capital avec laquelle ces Sociétés ont tenté de marcher ; on y portera un remède immédiat en exigeant et en s'assurant du versement

¹ *Journal des travaux de la société française de statistique universelle*, vol. 5, n° 10 (nouvelle série), avril 1840, p. 582-602.

² Nous conservons la pagination de l'original (Note de LM).

RHPM N° 5

complet du fonds social exprimé dans les statuts ; la base de tout succès en ce genre, c'est une somme de capitaux réalisés en rapport avec les besoins de chaque compagnie. Les épreuves par lesquelles les Sociétés par actions viennent de passer, seront salutaires pour l'avenir ; elles feront luire le flambeau de la sagesse et de la raison, là où régnait une confiance aveugle et irréfléchie.

En Angleterre les propriétés de tout genre sont peu divisées ; un ou deux hommes, à l'aide de leurs ressources personnelles, peuvent réaliser les entreprises les plus gigantesques : elles exigent en France où il y a peu de grandes fortunes, la réunion d'une foule d'efforts individuels. Chez nos voisins de la Grande-Bretagne il n'est pas rare de voir un seul capitaliste fournir pour une opération plusieurs millions ; chez nous au contraire, il faut beaucoup et long-temps chercher pour réunir quelques centaines de mille francs, et le moyen unique d'y arriver est sans contredit la commandite par actions. C'est elle seule qui a imprimé à l'industrie une vitalité nouvelle ; ôtez-lui ce moyen d'agglomérer des capitaux suffisants, elle est arrêtée dans son essor.

C'est des meilleures choses que naissent les plus grands abus ; la commandite par actions est de ce nombre. Contre l'ordre habituel des opérations commerciales, l'actionnaire, le bailleur de fonds délègue tous ses droits les plus précieux à celui auquel il verse ses capitaux ; il abdique tout pouvoir d'administrer vis-à-vis d'un gérant, il abandonne à sa conscience et à son habileté toutes les chances de gain qu'il se promet ; mais aussi cette omnipotence offre une unité d'exécution nécessaire dans beaucoup de transactions commerciales, pour amener à un succès prompt et immédiat.

Dans les deux années qui viennent de s'écouler, nous avons vu accueillir avec transport les entreprises les plus ridicules et les plus extravagantes, nous avons vu rechercher leurs actions. Aujourd'hui on refuse des fonds pour continuer ou établir les conceptions les plus sages et les mieux combinées ; le mouvement industriel a été trop précipité, on n'avait voulu prendre le temps de rien étudier. Aujourd'hui on refuse d'examiner les plus où l'intérêt particulier recueillerait un grand profit en concourant à l'intérêt général du pays. On est passé sans transition d'un extrême à l'autre ; d'une part, la crédulité la plus étonnante et la plus aveugle a gaspillé une foule de capitaux dans l'achat d'actions qu'on aurait dû repousser sur leur simple présentation : d'autre part, on laisse maintenant oisifs et inertes des sommes dont l'emploi intelligent enrichirait la France.

Cependant, il y a une position intermédiaire à prendre. Nous allons essayer de l'indiquer, car l'industrie marche toujours, elle appelle à grands cris les capitaux ; il y a hâte de réparer le mal et d'assurer l'avenir. Tous les hommes éclairés sont unanimes pour conserver le mode de la Société en commandite par actions ; entourons-le donc de précautions si grandes qu'il puisse rassurer les esprits les plus méfiants et les plus timorés, mais qu'en même temps il repose sur des bases larges, de manière à se prêter promptement à toutes les combinaisons commerciales, avec mesure et discernement. Il est difficile qu'un loi puisse, par un texte positif, prévoir tous les abus différents sous lesquels peut s'offrir la Société en commandite par actions ; il est à craindre que, pour régler des dispositions difficiles à saisir, on tombe dans des précautions illusoires ou impraticables, dans des exclusions fâcheuses ; il est à redouter que la loi soit ou trop restrictive, ou insuffisante ; il convient ici de faire une part aux circonstances,

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

suivant l'état de paix ou l'état de guerre, suivant l'abondance ou la rareté du numéraire, suivant l'état du crédit public, suivant les idées dominantes du moment ; il faut donc arriver à un moyen transitoire qui offre une certaine élasticité proportionnée à l'actualité du moment. Ce moyen nous pensons qu'on le trouvera dans l'organisation d'un jury composé d'hommes éminents dans l'industrie et dans le commerce, qui seraient élus par les notables commerçants, à l'instar des juges au tribunal de commerce. Tous les projets d'actes de société par actions (non anonyme) seraient soumis à l'approbation de ce jury qui porterait principalement ses investigations sur les points suivants :

Le chiffre du capital demandé.

Le contrôle que le capital sera réalisé en entier avant que la compagnie commence ses travaux et ses opérations.

La valeur des apports.

Il nous semble qu'on arriverait ainsi à procéder à la vérification des apports, qu'il est impossible d'évaluer dans une loi, et qui est la partie la plus contestable et la plus susceptible de fraude, de manière à prévenir toute occasion d'injustice et tout sujet de contestation ultérieure entre les gérants et les actionnaires.

Ce jury devrait s'occuper, dans un bref délai, de l'examen des statuts de Société qui lui seraient soumis. Son approbation serait donnée avec assez de facilité pour laisser à la commandite par actions la plus grande latitude possible, tant que les actes présentés seraient conformes à l'équité et à la droiture qu'on doit attendre d'un gérant honnête, de manière à assurer les droits des Actionnaires ; ces associations, ainsi approuvées, prendraient la dénomination de Compagnies brevetées. Les Sociétés en commandite par actions, dont la formation serait antérieure à cette forme nouvelle, pourraient, en faisant approuver leurs statuts par le jury, être de même brevetées. Comme la loi ne peut pas avoir d'effet rétroactif, ce serait un moyen indirect d'engager toutes les Sociétés existantes à se faire épurer, en sollicitant la prise d'un brevet ; en sorte que celles qui ne rempliraient pas cette formalité purement volontaire, seraient de suite appréciées par le public, comme étant dans des conditions favorables pour les Actionnaires. On arriverait donc ainsi, par la force de l'opinion, à moraliser les Sociétés en commandite par actions.

On ne manquera pas de nous opposer que c'est livrer le sort de l'homme qui voudra fonder une exploitation en commandite par actions, à l'arbitraire d'un aréopage, et même quelquefois à des rivaux.

Notre réponse est péremptoire. Le haut jury industriel se composant de membres ayant, à la vérité, des positions analogues, mais des intérêts privés divergents, ils ne pourraient se concerter pour opérer une spoliation qui ne pourrait jamais tourner qu'au profit d'une ou deux individualités ; étant chacun choisis dans des branches différentes de nos sommités commerciales et industrielles, il en résulterait une sorte de contrôle mutuel qui placerait les créateurs de projets de Sociétés en commandite par actions, à l'abri des craintes de toute nature, en offrant les garanties les plus complètes.

S'il fallait donner des exemples, ne pourrions-nous pas citer avec orgueil les jurys qui désignent les récompenses à accorder aux fabricants dans nos expositions quinquennales ; l'opinion publique est toujours venu sanctionner les décisions de ces ju-

RHPM N° 5

rys ; pourquoi n'en serait-il pas de même du jury qui examinerait les Sociétés en commandite par actions ?

Si nous examinons les Sociétés civiles, nous trouvons qu'à proprement parler elles sont des Sociétés mixtes, tenant un certain milieu entre les compagnies anonymes et les compagnies en commandite, et se rapprochant plus de la forme anonyme que de la forme en commandite. Dans ces derniers temps, on a abusé beaucoup de la forme de la Société civile pour favoriser des spéculations sur les entreprises de charbonnages, en se retranchant sur le vague de la loi du 21 avril 1810. Les législateurs qui en ont établi les dispositions, étaient loin de prévoir l'extension nouvelle qu'on a récemment donnée aux paragraphes brefs de cette loi ; il conviendrait également de soumettre les Sociétés civiles aux formalités que nous venons d'énoncer, pour devenir également des compagnies brevetées par le jury.

Il nous semble qu'au moyen de cette formalité d'où découlent tant de garanties pour les tiers intéressés, les Sociétés en commandite par actions doivent non-seulement être maintenues, mais encore être protégées d'une manière efficace par le gouvernement. Mais si nous sommes leur partisan sincère, c'est toujours à la condition qu'elles seront tout à la fois utiles et morales ; et autant nous sommes disposés à les défendre pour toutes les exploitations de canaux, de ponts, de mines, de dessèchemens, de messageries, de bateaux à vapeur, de manufactures, de fabriques, etc., etc., autant nous sommes exclusifs pour les entreprises d'assurances de toute nature, telles que : assurances maritimes, contre l'incendie, sur la vie, contre la mortalité des bestiaux, contre la grêle, contre le recrutement, etc. ; en effet, un contrat d'assurance sort évidemment de la classe commune des transactions entre citoyens, soit que l'on considère la foule de personnes de tout état, de tout sexe et de tout âge, qui y prennent ou qui y peuvent prendre des intérêts, soit que l'on considère le mode dont ces associations se forment, mode qui ne suppose entre les parties intéressées ni ces rapprochements ni ces discussions si nécessaires pour caractériser un consentement donné avec connaissance, soit que l'on considère la nature de ces établissements, qui permet rarement aux associés un moyen réel d'appréciation et de surveillance, soit enfin que l'on considère leur durée, toujours inconnue, et qui peut se prolonger pendant un siècle.

Nous pensons que les compagnies d'assurances doivent être toutes dans la forme anonyme, exigeant une autorisation du gouvernement qui ne la délivre que sur le vu des projets de statuts de l'association, et qui lui impose des conditions telles, que les intérêts des actionnaires et des assurés ne peuvent se trouver compromis, ni par l'avidité, ni par la négligence, ni par l'ignorance de ceux à qui ils auraient confié leurs fonds, sans aucun moyen d'en suivre et d'en vérifier l'emploi, sur la foi de promesses quelquefois fallacieuses.

A Dieu ne plaise que nous ayons en vue de citer, ni de faire allusion ici à aucune des Sociétés d'assurances en commandite ; loin de là, nous reconnaissons que plusieurs ont fait des tours de force en s'organisant, en trouvant les capitaux nécessaires pour se constituer, et en luttant même avec les Sociétés anonymes ; nous déclarons que nous ne défendons ici qu'un principe, et que nous proclamons nos convictions indépendantes de tout esprit de rivalité : surtout que l'on observe bien que nous ne demandons point la liquidation des Sociétés actuelles d'assurances en commandite ; il leur sera très-aisé, dans un délai déterminé, de se convertir en Sociétés anonymes. Le

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

bienfait d'une pareille mesure ne pourrait être contesté que par ceux qui auraient intérêt à la prolongation de certains abus, ou par ceux qui auraient spéculé sur des avantages privés que leur enlèverait l'examen sévère de l'autorité.

Cette considération a depuis quelque temps fixé l'attention des esprits réfléchis. Par exemple, dans les assurances sur la vie, le père de famille va déposer ses épargnes ; il s'agit pour lui de ce qu'il a de plus précieux et de plus sacré : c'est son fils qu'il veut garantir contre les chances du tirage au sort ; c'est une fille à laquelle au prix de tous les sacrifices, il aspire à donner une dot le jour où elle rencontrera un parti digne d'elle ; c'est un artisan qui veut que, si sa femme lui survit, elle puisse être assurée d'une petite pension à un âge où il ne lui sera plus possible de travailler. Dans d'autres natures d'assurances, c'est un laboureur qui s'épuisera d'efforts afin d'apporter une partie de ses épargnes pour être assuré contre la mortalité de ses bétails, ou contre la grêle qui ravagerait ses vignes et ses moissons ; c'est un fabricant qui cherche à garantir ses ateliers contre la destruction du feu.

La position de celui qui achète des actions dans une Société en commandite, est toute différente. Là il se décide à courir les chances du commerce ; il veut, à ses risques et périls, entrer dans une opération où ses capitaux peuvent produire de gros intérêts, quelquefois même être doublés ou triplés ; le résultat est aléatoire et reconnu comme tel. Il ne saurait en être de même pour des hommes laborieux, prévoyants, vivant de privations, qui viennent demander des garanties de sécurité à des compagnies d'assurances ; c'est au contraire pour éviter les chances habituelles des affaires, pour échapper aux accidents ordinaires de la fragilité humaine, qu'ils s'imposent des sacrifices et paient un tribut d'assurances ; ce tribut d'assurances est la fortune commune de plusieurs milliers de citoyens, il doit être soumis à un contrôle, aux investigations les plus scrupuleuses, que nous trouvons seulement dans les formalités imposées aux Sociétés anonymes.

Tel n'est pas l'état de choses dans la Société d'assurance en commandite où le gérant, un seul homme, maître absolu, tient dans ses mains une fortune de portefeuille, qui est celle de tous ses assurés et de tous ses actionnaires ; car ici il n'y a point de matériel, d'immeubles, de matières premières, de marchandises, en un mot tout est monnaie ou prêt à être converti en monnaie. Il ne saurait en être autrement, puisque le fonds social doit être susceptible à l'instant même de payer des sinistres, ou de solder des sommes importantes stipulées dans des contrats d'assurances sur la vie.

Si l'on proposait à des pères de famille qui apportent leur argent à un gérant de Société d'assurances en commandite, fruit de leur sueur et de leurs veilles, et qui se contentent de la seule signature de ce gérant pour un contrat de dix ans, de vingt ans et quelquefois plus ; si, disons-nous, on proposait à ces mêmes pères de famille d'accepter des billets portant la signature d'une des meilleures maisons de banque de la capitale à une échéance de dix ans ou de vingt ans, accepteraient-ils de semblables billets ? non ! ils les repousseraient. Eh bien ! accepter un contrat d'assurance d'un gérant de compagnie d'assurances en commandite, c'est accepter un engagement individuel à une échéance d'une quantité d'années plus ou moins longue.

En vain dira-t-on, il y a un conseil de surveillance qui revise toutes les opérations. Nous ne contestons point l'action des membres d'un conseil de surveillance ; mais cette action est presque nulle, en ce que les membres de ce conseil craignant toujours de faire acte de gestion pour ne pas encourir de solidarité avec le gérant, ils se con-

RHPM N° 5

tendent d'une surveillance trop restreinte pour qu'elle soit réelle et efficace. Il n'en est pas de même dans les compagnies anonymes où les administrateurs partagent avec le directeur l'exécution et la régularisation des travaux et des polices d'assurances qui sont signés collectivement par eux.

La question de succès relativement aux compagnies d'assurances sort des limites étroites de l'intérêt privé pour s'élever à tout ce qu'il y a de plus important dans l'ordre social ; la Société en France repose aujourd'hui sur le travail ; le travail pour être utile a besoin d'être fécondé et soutenu sans cesse par toutes les habitudes d'une constante moralité.

Ce n'est pas assez désormais d'obtenir chaque jour un salaire plus ou moins élevé ; il faut encore que le père de famille arrive à opérer des économies qui, dans les jours de sa vieillesse, lui assureront un morceau de pain que ses forces ne lui permettront plus de gagner.

Les compagnies d'assurances aujourd'hui sous la forme de commandite, doivent être astreintes à se convertir en Sociétés anonymes, afin de recevoir cette sanction légale qui les recommandera indistinctement toutes à la confiance publique.

Voyez, dans ce genre, où mène le défaut de garanties et de précaution. La faillite de la caisse Lafarge, qui a eu lieu il y a environ un demi-siècle, a laissé des souvenirs pénibles qui vivent encore dans tous les esprits. Qu'une semblable catastrophe se renouvelle de nos jours, elle éteindra dans les classes moyennes toutes les habitudes d'économies et d'épargnes. Alors on se dit : A quoi bon s'imposer de continuelles privations pour perdre, par les mains d'autrui, l'argent qu'on a tant de peine à gagner ; il vaut mieux le dissiper soi-même dans les plaisirs qui, au moins, semblent un délassement agréable. On dépense alors tout ce que l'on reçoit, on ne veut plus faire d'économies puisqu'elles sont dévorées par d'autres ; on vit sans prévoyance, et le moindre revers, le moindre malheur vous plonge dans la misère ; les mœurs se corrompent, le désespoir arrive ; et cédant quelquefois à de mauvais conseils, tel qui avait été un exemple de sagesse vient expier devant les tribunaux la peine des délits commis par son incurie et son imprévoyance.

Revenons aux Sociétés en commandite appliquées à des objets de commerce et d'industrie : une de leur conséquence principale, c'est que tous ceux qui y prennent part deviennent, par cela même, intéressés à la conservation de l'ordre public ; car ce genre de propriétés peut être discrédité par les troubles intérieurs.

Un homme qui possède de vastes domaines peut se mêler aux agitations de la politique, certain d'avance qu'il ne sera point exproprié ; nous avons vu, à toutes les époques, des terres qui, après avoir été séquestrées, ont fait retour entre les mains de leurs anciens possesseurs. Les ruines et les dévastations, suites inévitables des guerres civiles, s'effacent et disparaissent avec le temps. Il arrive donc que des propriétaires territoriaux se sont quelquefois jetés dans l'arène des partis, sans s'inquiéter du sort de leurs biens fonciers.

Il n'en est pas de même des propriétaires d'actions commerciales et industrielles ; ceux-là sont par position, amis du repos ; ils craignent non seulement le plus léger trouble, mais même le simple défaut d'harmonie entre les divers pouvoirs qui régissent la Société ; les établissements auxquels ils participent au moyen d'actions, exigent, pour prospérer, le calme le plus parfait ; ils sont donc, de tous les habitants du pays, ceux qui attachent le plus d'importance à la conservation de l'ordre public ; ils

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

en sont les défenseurs nés. Sous le rapport politique, plus les Sociétés en commandite se multiplient, plus aussi l'État reçoit de garanties de sécurité.

En un mot, les Sociétés en commandite par actions facilitent la circulation du numéraire ; elles concourent à l'existence d'une foule de familles qui ne peuvent se livrer aux travaux de l'agriculture dans notre belle France, où la population est surabondante ; elles contribuent au partage continu de la richesse ; enfin, en agglomérant beaucoup de petits capitaux, elles ont pour résultat de fonder et de consolider des associations d'argent et d'industrie, liées essentiellement à la prospérité de l'état.

Si la France ne peut avec l'état de paix trouver son salut et sa prospérité que dans les développements de l'industrie, on peut affirmer, sans crainte d'être jamais contredit, que l'intérêt des diverses classes de la Société exige que le gouvernement encourage de tous ses efforts la commandite par actions, toutes les fois qu'elle combine avec prudence et bonne foi ses opérations.

Ceux qui vivent de leur travail parviennent-ils avec de lentes économies à réunir quelques petites sommes, ils peuvent, au moyen de la commandite par actions, les faire vivifier par ce mode de placement ; c'est surtout pour les classes riches et d'un rang élevé qu'elle offre des ressources infiniment précieuses. Nous voulons parler des hommes qui appartiennent à la haute noblesse ; ceux-là possèdent une immense fortune territoriale ; ils ont donc des capitaux oisifs, dont ils désirent naturellement tirer un emploi lucratif, surtout si l'on considère qu'il est rare que les terres donnent par année un revenu moyen au-delà de 3 p. %. La raison commande donc que la noblesse, de même que les riches propriétaires, cherchent ailleurs un placement d'un intérêt plus élevé ; où le trouver si ce n'est en prenant part, au moyen de la commandite par actions, aux grandes entreprises commerciales.

Un homme qui par sa naissance occupe un rang élevé, qui, de plus, est souvent revêtu des premières dignités de l'état, ne se fera pas sans doute l'associé en nom d'un banquier, d'un négociant ou d'un armateur, parce que, dans sa position il ne pourrait pas se trouver exposé à une multitude de difficultés et d'embarras inextricables qu'il lui importe à tout prix d'éviter. Il n'en est pas de même lorsqu'au moyen de la commandite par actions, il peut verser des capitaux dans des spéculations fructueuses, sans s'immiscer en rien dans l'administration de ces mêmes affaires ; nous dirons plus, en aidant par ce moyen indirect de grandes entreprises, en contribuant ainsi à l'agrandissement de sa propre fortune, il étend encore son influence personnelle. En effet, à sa qualité de grand propriétaire ou d'homme d'état, il joint, comme détenteur d'une grande quantité d'actions industrielles, le titre de capitaliste puissant. Considéré sous ce nouvel aspect, il acquiert tout à coup une nouvelle popularité, en contribuant à faire vivre un plus grand nombre d'individus. En résumé, c'est lorsque l'industrie est exploitée sur une vaste échelle, qu'elle enrichit réellement tout ce qui l'environne, en même temps qu'elle répand dans le pays une aisance générale qui provoque la reconnaissance publique. De nos jours les grands capitalistes, comme les grands industriels, sont les bienfaiteurs de l'humanité.

Ce rôle si important n'a pas échappé à la pénétration de l'aristocratie anglaise ; elle s'en est emparé à son avantage personnel, comme au profit général du pays. La noblesse de la Grande-Bretagne n'est devenue très riche que parce qu'elle a participé à la plupart des entreprises industrielles fondées dans le royaume britannique. En exerçant une influence sans bornes sur les classes moyennes auxquelles elle fournit sans

RHPM N° 5

cesse des capitaux, elle se trouve aider toutes les classes qui travaillent, partageant leurs chances de gains et de bénéfices auxquels elle s'associe par l'apport de ses fonds. La noblesse anglaise est si peu un objet d'envie qu'on appelle sa participation dans toutes les grandes opérations, parce qu'elle leur est salulaire.

C'est cet exemple que nous proposons à la noblesse française et à l'élite de nos grands propriétaires territoriaux. En s'intéressant à la commandite par actions, ils se trouveront, en peu de temps, et par la puissance de leurs capitaux, appelés à diriger ou du moins à prendre part au grand mouvement industriel du pays ; ils en recueilleront une partie des résultats, en même temps qu'ils éviteront certains détails qui ne sont point en rapport avec leur caractère et leurs habitudes ; en un mot ils acquerront de nouvelles richesses, et ils contribueront, en outre, à la splendeur de la fortune publique.

Au reste, devant notre pensée, déjà beaucoup de nos hommes les plus illustres, sont accourus dans la carrière si admirable où nous voudrions voir tant d'autres s'élancer sur leurs traces. On compte les noms les plus révéérés de notre époque au nombre de ceux qui, par la commandite par actions, ont puissamment aidé l'industrie française, ceux-là ont compris que pour rester à la tête d'une nation qui, comme la nôtre, fait sans cesse des progrès, et pour se tenir au niveau du genre de supériorité qui domine aujourd'hui l'Europe entière, le moyen le plus actif était de favoriser et de protéger l'esprit d'association.

Sociétés anonymes autorisées dans le courant de l'année 1839.

<i>Objet et dénomination des Sociétés</i>	<i>Capital social</i>
Sucrerie de Meinan.	750,000
Compagnie lyonnaise d'assurances contre l'incendie.	4,000,000
Banque de Dijon.	1,000,000
Société pour la filature du chanvre à Alençon (Orne).	300,000
Société de la papeterie d'Essonne.	1,600,000
Société de bienfaisance pour l'emploi des bouts de laine et des déchets de fabrique.	50,000
Compagnie des diligences du Commerce de l'Ardèche et de la Drôme. . . .	150,000
Etablissement de constructions mécaniques de Strasbourg.	550,000
Compagnie des Pyrénées, assurances à primes contre la mortalité des bétails.	500,000
Total [n = 9].	8,900,000

Sociétés en commandite par actions fondées ou projetées dans le courant de l'année 1839¹.

<i>Objet et dénomination des Sociétés</i>	<i>Capital social</i>
Société pour l'exploitation de l'établissement de filature mécanique et tissage de lin, fondé à Mayenne par M. Girard	250,000
Société centrales des arts agricoles.	400,000
Société du Chemin de fer de la Loire.	8,500,000

¹ Un grand nombre de ces Sociétés n'ont pu trouver des fonds suffisants pour se constituer et marcher ; celles-là sont restées dans leur état primitif de projet, soit qu'elles aient placé trop peu d'actions pour établir leurs opérations, soit qu'elles n'aient pas même reçu un commencement d'exécution.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Société pour la publication et l'exploitation de la Revue et de la Gazette des Théâtres.	60,000
Société (L. Curmer et compagnie).	40,000
Société pour l'exploitation des carrières à plâtre à Vaujours (Seine-et-Oise).	2,000,000
Société pour l'exploitation du calorifère-éclairer-Irroy.	3,000,000
Compagnie norique (sic) de Filtrage.	900,000
Société pour le libre commerce du Soufre.	1,800,000
Société pour l'exploitation d'un comptoir de circulation de l'Omnium pour la librairie, l'imprimerie, la fonderie, le clichage, etc.	200,000
Société pour la distribution des paquets dans Paris et la banlieue.	200,000
Compagnie du charbonnage de Moustier-les-Dames-sur-Sambre	1,900,000
Société du comptoir d'escompte pour les créances litigieuses	100,000
Société pour l'exploitation du péage pendant 39 ans, pour droit de passage sur le pont de Villers-le-Lac.	165,000
Compagnie française pour l'exploitation des mines de bitume d'Outre-Mer à la Trinité, commune de la Brice	82,000
Société la Prévoyance militaire.	800,000
Société des Mines et Usines des Pyrénées-Orientales.	1,800,000
Société pour la création d'un journal quotidien, politique et littéraire, l'Union.	700,000
Société des bateaux célériefères.	560,000
Société pour la publication d'un journal intitulé : le Globe, Archives générales des Sociétés secrètes non politiques.	10,000
Compagnie des bateaux remorqueurs accélérés de la Basse-Seine	2,250,000
Société Ontopistonôme, ou de la garantie géométrique des propriétés.	500,000
Société de la chapellerie française.	600,000
Société pour l'exploitation d'une Manufacture de produits chimiques.	150,000
Compagnie générale des fabricants.	3,000,000
Compagnie ardoisière de la Fosse-aux-Bois près Rimogne (Ardenne).	600,000
Société pour l'exploitation du Courrier de l'Industrie, journal des intérêts de la banlieue et des départemens circonvoisins	150,000
Compagnie générale de l'éclairage au gaz d'huile.	2,000,000
Société pour l'exploitation de l'Usine du Luxembourg.	584,000
Société de la correspondance du Notariat.	120,000
Société pour la fabrication de Pendules et Réveils.	300,000
Compagnie de Saint-Alban pour l'exploitation d'un établissement d'Eaux minérales.	240,000
Société pour la publication du Journal l'Espérance.	50,000
Société pour la publication de la Gazette agricole.	50,000
Société pour la fabrication des métaux rubanés à grands reliefs	700,000
Société pour la publication du Journal l'Audience.	200,000
Société pour l'établissement d'une Distillerie, d'une Vacherie et d'une Fromagerie.	1,000,000
Société de la Revue française et étrangère.	150,000
Compagnie nationale d'Assurances contre l'Incendie, de Banque et de Recouvrements.	5,000,000
Société pour l'exploitation de l'Abattoir des Batignolles-Monceaux.	600,000
Société pour la fabrication des Papiers de toute nature.	300,000
Société des Bains à vapeur à l'instar de ceux de Saint-Louis	120,000
Compagnie de la Teste pour l'exploitation des Résines.	1,000,000
Société pour l'exploitation d'une fabrique de châles tissus en duvet de cachemire	400,000
Société pour la publication du journal l'Eclair.	300,000

RHPM N° 5

Société la Sauvegarde, Entreprise générale de Commission et de Consignation.	3,000,000
Société pour continuer l'établissement de la Minerve judiciaire.	1,000,000
Société pour l'application d'un Béton ou pierre factice.	600,000
Société des Batignollaises et Gazelles réunies [Messageries]	700,000
Société des infirmeries générales vétérinaires.	120,000
Société pour la fabrication des Briquets chimiques phosphoriques.	230,000
Société pour l'exploitation des divers établissements exploités à Paris par la maison de commerce Lemoyne de Glatigny et compagnie.	100,000
Société riveraine de la Seine et des rivières affluentes.	750,000
Société du théâtre du Panthéon.	60,000
Société pour la construction d'Appareils brevetés propres à la fabrication des huiles de colza, de lin et autres.	1,200,000
Société du pont de Saint-Leu d'Esserent	200,000
Comptoir général du Commerce et de l'Industrie.	30,000,000
Société de la Bibliothèque populaire des Sciences et des Arts	100,000
Société du pont de Mornay.	300,000
Compagnie d'Eclairage au gaz de Versailles et de ses environs.	400,000
Société pour la publication de la Commune, Journal de la Propriété foncière et de l'Industrie agricole.	18,000
Société d'exploitation à découvert du Clos-d'Arnaud (carrières d'Ivry).	500,000
Société de Riaro	820,000
Société pour la fabrication de la gravure et du bronze estampés.	120,000
Compagnie houillère de Bouquiès et Cahuac.	1,500,000
Société pour l'exploitation d'un théâtre de curiosités, cité Berryer.	» »
Société des marbres squiroïdes.	100,000
Société pour les assurances contre la Mortalité des bestiaux et animaux.	2,500,000
L'Alliance, Association mutuelle sur la vie humaine, etc.	3,000,000
La Philogène, compagnie d'assurances.	3,500,000
Société du dépôt général des lois.	50,000
Société du Panthéon de l'Intelligence, de la littérature et des Arts.	50,000
Société du Journal le Compilateur, Omnibus d'Annonces.	48,000
Filature anglaise de Saint-Maur.	400,000
Société pour la publication du journal dit le Pont-Neuf.	38,000
Société du Jeu de Paume.	100,000
Banque agricole de France.	5,000,000
Société du Vélo-Poste.	50,000
Société pour la publication du recueil périodique, le Courrier des Communes.	» »
Société pour la publication du recueil intitulé : la Revue agricole.	30,000
Société pour la publication du journal le Conseil des Notaires.	80,000
Société pour la publication du Journal politique quotidien la Démocratie.	300,000
Compagnie des bateaux accélérés du Nord.	200,000
L'Arc-en-Ciel, compagnie française d'Assurances générales contre l'Incendie, la Foudre et la Tempête.	5,000,000
Société des Dames réunies.	425,000
Société pour la publication des Œuvres de M. Victor Hugo	110,000
Société de l'Athénée central encyclopédique.	24,000
Société pour l'exploitation du Journal Le Paquebot.	100,000
Société de l'Aerhydromoteur ou moteur Thiriond	1,500,000
Société ayant pour but de faire face aux dépenses constitutives et administratives de la banque de placements et des établissements qui doivent la seconder.	1,500,000
Banque de placements et d'emprunts sur hypothèques.	12,000,000

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Compagnie des nouveaux quartiers de Paris et de la banlieue	3,000,000
Compagnie générale immobilière pour la Vente et l'Achat des immeubles. . . .	200,000
Société pour l'exploitation des Brevets d'invention et de perfectionnement obtenus pour la fabrication des parapluies	60,000
La Mutualité, banque française des fonds réunis.	1,200,000
Cordonnerie générale.	1,000,000
Compagnie générale de Boisement.	40,000,000
Compagnie du Crédit de l'Industrie française.	500,000
Comptoir de la Librairie.	100,000
Société pour l'exploitation d'une Publication intitulée : Journal de la Réforme électorale.	12,000
Société pour la fabrication des roues par procédés mécaniques, et pour la construction et l'entretien des voitures.	600,000
Société pour la fabrication, la Vente et le commerce des huiles.	100,000
Société du Journal l'Exposition.	200,000
Société amicale pour l'Application du Principe de la Mutualité aux Assu- rances sur la Vie.	2,000,000
Société pour la mise en œuvre de la publication d'un ouvrage ayant pour titre : <i>Répertoire législatif et judiciaire du droit ancien, du droit intermédiaire et du droit nouveau.</i>	600,000
Banque médicale, ou Banque des Médecins et Pharmaciens.	250,000
Caisse mutuelle d'Epargne, Compagnie d'Assurances mutuelles sur la vie. . . .	2,000,000
Société des Inventions françaises et étrangères.	500,000
Société pour l'exploitation du Journal l'Annonce.	50,000
L'Immortelle, Compagnie d'Assurances sur la Vie.	1,000,000
Société de la Halle franche du Clos Saint-Charles à Paris.	870,000
Société pour l'exploitation des lampes à fond tournant.	300,000
Société pour l'exploitation des différentes lignes d'Omnibus dans la ville de Versailles.	300,000
Société pour la publication du Journal périodique dit Panorama <i>fashionable.</i> . .	21,000
Sucrerie royale de la Grèce.	3,000,000
Boulangerie mutuelle et économique.	200,000
Société pour l'exploitation d'une Entreprise de Vidange.	200,000
Compagnie belge de filtrage.	600,000
Messageries parisiennes-marseillaises.	400,000
Société l'Administration centrale de la Publicité pour Paris, les départements et l'étranger.	300,000
Société (...) de ferrage des chevaux sans clous, Hipposandales hermétiques. .	300,000
Total [n = 121].	181,417,000

Sociétés anonymes déclarées en liquidation pendant le courant de 1839.

<i>Objet et dénomination des Sociétés</i>	<i>Capital social</i>
Société du chemin de fer de Paris au Havre.	90,000,000
Papeterie mécanique d'Écharcon [Essonne].	3,000,000
Fabrique de sucre de betterave de Melun.	200,000
Société pour l'amélioration et l'éducation des chevaux de luxe de race fran- çaise	400,000
Total [n = 4].	93,600,000

N. B. Cette dernière somme doit être réduite de 26,100,000 francs, attendu qu'on n'avait encore versé que 22,500,000 fr., soit le quart du capital, sur les actions du chemin de fer de Paris au Havre, lorsque la liquidation a été prononcée.

RHPM N° 5

Sociétés civiles par actions déclarées en liquidation pendant le courant de l'année 1839.

<i>Objet et dénomination des Sociétés</i>	<i>Capital social</i>
Compagnie des houillères et du chemin de fer de Montet-aux-Moines et de Froidefond.	2,600,000
Total [n = 1].	2,600,000

Sociétés en commandite par actions déclarées en liquidations ou non-avenues¹, dans le courant de l'année 1839.

<i>Objet et dénomination des Sociétés</i>	<i>Capital social</i>
Teintureries Beauvisage.	1,000,000
Société parisienne pour le commerce des immeubles.	3,000,000
Société pour la fabrication du sucre indigène à Teteghem, près Dunkerque (Nord)	» »
Société des bougies du Phénix.	900,000
Société pour l'exploitation, à l'entrepôt général, d'une maison de commission pour les vins, vinaigres, spiritueux et huiles	1,000,000
Société d'éclairage au gaz portatif non-comprimé de la ville de Roubaix, Tourcoing et environs.	360,000
Société bibliographique.	» »
Société de l'hydrotherme.	700,000
Société pour la fabrication de réveils et pendules.	300,000
Société de la correspondance du notariat.	120,000
Compagnie de l'Etoile, entreprise générale de travaux.	200,000
Revue française et étrangère.	100,000
Moniteur des départements et Moniteur des villes et des campagnes. . . .	100,000
Fabrique de chandelles et bougies de l'Union.	3,000,000
Buanderie française.	100,000
Société des chaises de poste marseillaise.	600,000
Entreprise de voitures et remorqueurs à trains articulés.	495,000
Compagnie de recherche de la houille de Bavay.	4,000,000
Compagnie des forges et fonderies de Charenton-le-Pont.	1,500,000
Société pour l'exploitation de l'usine de Dangu.	876,000
Compagnie de la Briche Saint-Denis.	1,500,000
Compagnie de placement général.	1,000,000
Compagnie de la papeterie de l'Escalier.	330,000
Société pour l'autorisation du service régulier de transport des voyageurs entre Fontenay-sous-Bois et Paris.	5,000
Société pour l'éclairage par le gaz des villes de Dunkerque et Calais . . .	680,000
Compagnie méridionale pour l'éclairage de la ville de Marseille par le gaz de résine.	1,500,000
Société pour la création et l'exploitation du Diorama.	» »
Société de l'imprimerie Everat.	1,000,000
Société du journal la Presse.	800,000
Société du journal le Musée des Familles.	150,000
Compagnie des hirondelles de rivière.	400,000
Société des mines de houille de Chambois.	1,650,000
Société de la bougie dite royale.	600,000

¹ Par société *non-avenue* nous entendons une Société projetée n'ayant pas reçu un commencement d'exécution.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Société pour l'exploitation d'une fabrique d'huile et de stéarine sur le canal de l'Ourcq.	1,000,000
Société de la bougie cyrogénée de l'Arc-en-Ciel.	250,000
Fabrique de produits chimiques à Issy.	600,000
Société pour la fabrication de produits chimiques.	150,000
Société des papeteries de Courtalin et de Sainte-Anne.	1,300,000
Société des toiles métalliques.	» »
Société pour l'exploitation des produits bitumineux, dits Des-Maurel. . . .	1,000,000
Société du journal le Globe.	10,000
Société d'essai du remorqueur à vapeur Dietz.	20,000
Compagnie française pour l'exploitation des mines de bitume d'outre-mer, à la Trinité, commune de la Brice.	82,000
Société des Urbaines.	500,000
Société pour la publication du journal le Pont-Neuf.	38,000
Compagnie générale des subsistances et approvisionnements de la ville de Paris.	10,000,000
Société pour l'exploitation d'un service accéléré pour le transport des marchandises de Paris à Elbeuf et Louviers, et retour.	40,000
Société de la librairie-correspondance.	46,000
Société des concerts et bal Musard.	600,000
Société du Journal général de France.	150,000
La Havraise, société pour l'exploitation d'un service de messageries de Paris à Rouen, de Louviers à Elbeuf et autres lieux.	180,000
Société des pirogues françaises.	1,000,000
Nouvelle société pour la publication de musique classique et moderne. . .	200,000
Société du journal L'Eclair.	300,000
Société du journal général la Semaine.	» »
Société de la Revue universelle.	100,000
Société du Prompt-Copiste.	225,000
Société de l'acier fusible et du Damas oriental.	1,200,000
Société du Navalorama.	120,000
Société pour l'exploitation d'une fabrique d'huile et de stéarine sur le canal de l'Ourcq.	1,000,000
Société du mastic bitumineux végétal.	1,000,000
Compagnie foncière de l'ancien duché d'Albret.	9,000,000
Société de l'Actionnaire, journal industriel.	175,000
Société du Négociateur pour la propagation de l'industrie et le placement des capitaux.	200,000
Total [n = 64].	58,452,000

Sociétés en commandite par actions déclarées en faillite dans le courant de l'année 1839.

<i>Objet et dénomination des Sociétés</i>	<i>Capital social</i>
Société des eaux minérales factices et limonades gazeuses.	800,000
Société pour la fabrication des cordages et tissus en soie végétale.	1,500,000
Société des Dictionnaires.	600,000
Vermicellerie de la Villette.	540,000
Propagande et sécurité commerciale.	500,000
Caisse d'Escompte de la Boucherie de Paris.	2,000,000
Sucrerie indigène de Choisy-le-Roi.	500,000
Société du journal le Capitaliste.	200,000
Clouterie mécanique.	2,000,000

RHPM N° 5

Société des voitures de l'Etoile sous remise.	1,500,000
Compagnie des forges d'Olisy-sur-Chiers.	675,000
Société reproductives des bons livres.	1,000,000
Association universelle des journaux de modes, littérature, beaux-arts, théâtres, etc.	150,000
Papeterie Weynen.	400,000
Société de la blanchisserie de la Seine (anciennement de la Gare).	500,000
Société des travaux publics.	10,000,000
Compagnie générale des fabricants.	3,000,000
Société de la Prévoyance, C ^{ie} d'assurances contre l'incendie.	10,000,000
Société du Panthéon littéraire.	500,000
Imprimerie de Batignolles-Monceaux.	200,000
Société de l'Actionnaire général, compagnie des occasions industrielles. . .	5,000,000
Total [n = 21].	41,565,000

Notice biographique sur Jacques Bresson

Cet économiste, qui fut aussi journaliste et homme d'affaires, est né le 11 mars 1798 à Paris. Il a fondé, à 32 ans, en décembre 1830 un « Office-correspondance pour les journaux français et étrangers et pour les affaires en fonds publics à la Bourse de Paris ». Quatre ans plus tard, il crée le *Cours général des actions des entreprises industrielles et commerciales*. Cette publication bimensuelle tire à 4 000 exemplaires et sert à promouvoir la société de courtage « Jacques Bresson et compagnie ». En 1855 il fonde la *Gazette des chemins de fer*, hebdomadaire paraissant le jeudi qui donne le cours général des actions. Il est décédé à Paris le 27 septembre 1860, à l'âge de 62 ans. Sa bibliothèque a été vendue aux enchères en décembre 1861.

Ouvrages et revues :

BRESSON, J. (1820) *Des fonds publics en France, et des opérations de la bourse de Paris*, Paris, Bachelier et Painparré, 94 p. (1830, 249 p. ; 1849, 276 p.)

BRESSON, J. (1829) *Histoire financière de la France, depuis l'origine de la monarchie jusqu'à l'année 1828*, Paris, Bachelier, 2 vol., 579 p. et 503 p.

BRESSON, J. (1839) *Annuaire des sociétés par actions, anonymes, civiles et en commandite*, Paris, Au bureau du cours général des actions, XLII + 388 p. (1840, I + 484 p.)¹

BRESSON, J. (1834-1856) *Cours général des actions des entreprises industrielles et commerciales*, Paris, Typographie Penaud frères, 24 vol.

Catalogue de la bibliothèque de J. Bresson (1861), Paris, Paris, Renou et Maulde, 96 p.

¹ L'article que nous avons sélectionné se trouve repris dans la préface de cette année-là.

La concurrence cause de ruine pour la bourgeoisie

Louis BLANC¹

Je pourrais m'arrêter ici. Une société semblable à celle que je viens de décrire est en gestation de guerre civile. C'est bien en vain que la bourgeoisie se féliciterait de ne point porter l'anarchie dans son sein, si l'anarchie est sous ses pieds. Mais la domination bourgeoise, même abstraction faite de ce qui devrait lui servir de base, ne renferme-t-elle pas en elle-même tous les éléments d'une prochaine et inévitable dissolution ?

Le *bon marché*, voilà le grand mot dans lequel se résument, selon les économistes de l'école des Smith et des Say, tous les bienfaits de la concurrence illimitée. Mais pourquoi s'obstiner à n'envisager les résultats du *bon marché* que relativement au bénéfice momentané que le consommateur en retire ? Le *bon marché* ne profite à ceux qui consomment qu'en jetant parmi ceux qui produisent les germes de la plus ruineuse anarchie. Le *bon marché*, c'est la massue avec laquelle les riches producteurs écrasent les producteurs peu aisés. Le *bon marché*, c'est le guet-apens dans lequel les spéculateurs hardis font tomber les hommes laborieux. Le *bon marché*, c'est l'arrêt de mort du fabricant qui ne peut faire les avances d'une machine coûteuse que ses rivaux, plus riches, sont en état de se procurer. Le *bon marché*, c'est l'exécuteur des hautes œuvres du monopole ; c'est la pompe aspirante de la moyenne industrie, du moyen commerce, de la moyenne propriété ; c'est, en un mot, l'anéantissement de la bourgeoisie au profit de quelques oligarques industriels.

Serait-ce que le *bon marché* doit être maudit, considéré en lui-même ? Nul n'oserait soutenir une telle absurdité. Mais c'est le propre des mauvais principes de changer le bien en mal et de corrompre toute chose. Dans le système de la concurrence, le *bon marché* n'est qu'un bienfait provisoire et hypocrite. Il se maintient tant qu'il y a lutte : aussitôt que le plus riche a mis hors de combat tous ses rivaux, les prix remontent. La concurrence conduit au monopole : par la même raison, le *bon marché* conduit à l'exagération des prix. Ainsi, ce qui a été une arme de guerre parmi les producteurs, devient tôt ou tard, pour les consommateurs eux-mêmes, une cause de pauvreté. Que si à cette cause on ajoute toutes celles que nous avons déjà énumérées, et en première ligne l'accroissement désordonné de la population, il faudra bien reconnaître, comme un fait né directement de la concurrence, l'appauvrissement de la masse des consommateurs.

Mais, d'un autre côté, cette concurrence, qui tend à tarir les sources de la consommation, pousse la production à une activité dévorante. La confusion produite par l'antagonisme universel dérode à chaque producteur la connaissance du marché. Il faut qu'il compte sur le hasard pour l'écoulement de ses produits, qu'il enfante dans

¹ *Organisation du travail*, 5^e édition, Paris, Au Bureau de la Société de l'Industrie Fraternelle, 1848, p. 76-84. La première édition de ce texte est de 1839 selon l'auteur.

RHPM N° 5

les ténèbres. Pourquoi se modérerait-il, surtout lorsqu'il lui est permis de rejeter ses pertes sur le salaire si éminemment élastique de l'ouvrier ? Il n'est pas jusqu'à ceux qui produisent à perte qui ne continuent à produire, parce qu'ils ne veulent pas laisser périr la valeur de leurs machines, de leurs outils, de leurs matières premières, de leurs constructions, de ce qui leur reste encore de clientèle, et parce que l'industrie, sous l'empire du principe de concurrence, n'étant plus qu'un jeu de hasard, le joueur ne veut pas renoncer au bénéfice possible de quelque heureux coup de dé.

Donc, et nous ne saurions trop insister sur ce résultat, la concurrence force la production à s'accroître et la consommation à décroître ; donc elle va précisément contre le but de la science économique ; donc elle est tout à la fois oppression et démen-
ce.

Quand la bourgeoisie s'armait contre les vieilles puissances qui ont fini par crouler sous ses coups, elle les déclarait frappées de stupeur et de vertige. Eh bien ! elle en est là aujourd'hui ; car elle ne s'aperçoit pas que tout son sang coule, et la voilà qui de ses propres mains est occupée à se déchirer les entrailles.

Oui, le système actuel menace la propriété de la classe moyenne, tout en portant une cruelle atteinte à l'existence des classes pauvres.

Qui n'a lu le procès auquel a donné lieu la lutte des Messageries françaises contre les Messageries royales associées aux Messageries Laffitte et Caillard ? Quel procès ! comme il a bien mis à nu toutes les infirmités de notre état social ! il est passé pourtant presque inaperçu. On lui a accordé moins d'attention qu'on en accorde tous les jours à une partie d'échecs parlementaire. Mais ce qu'il y a eu d'étonnant, d'inconcevable dans ce procès, c'est qu'on n'ait pas su en tirer une conclusion qui se présentait tout naturellement. De quoi s'agissait-il ? Deux compagnies étaient accusées de s'être liguées pour en écraser une troisième. Là-dessus, grand bruit. La loi avait été violée, cette loi protectrice qui n'admet pas les coalitions, afin d'empêcher l'oppression du plus faible par le plus fort ! Comment ! la loi défend à celui qui a cent mille francs de se liguier avec celui qui en a cent mille contre celui qui en a tout autant, parce que ce serait consacrer l'inévitable ruine du dernier, et la même loi permet au possesseur de deux cent mille francs de lutter contre celui qui n'en a que cent mille ! Mais quelle est donc la différence du second cas au premier ? Ici et là, n'est-ce pas toujours un capital plus gros luttant contre un capital moindre ? N'est-ce pas toujours le fort luttant contre le faible ? N'est-ce pas toujours un combat odieux par cela seul qu'il est inégal ? Un des avocats plaidant dans cette cause célèbre a dit : « Il est permis à chacun de se ruiner pour ruiner autrui. » Il disait vrai dans l'état présent des choses, et on a trouvé cela tout simple : IL EST PERMIS À CHACUN DE SE RUINER POUR RUINER AUTRUI !

Que prétendent et qu'espèrent les publicistes du régime actuel, lorsqu'à demi convaincus de l'imminence du péril, ils s'écrient, comme faisait dernièrement *le Constitutionnel* et *le Courrier français* :

« Le seul remède est d'aller jusqu'au bout dans ce système ; de détruire tout ce qui s'oppose à son entier développement ; de compléter enfin la liberté absolue de l'industrie par la liberté absolue du commerce. » Quoi ! c'est là un remède ? Quoi ! le seul moyen d'empêcher les malheurs de la guerre c'est d'agrandir le champ de bataille ? Quoi ! ce n'est pas assez des industries qui s'entre-dévorent au-dedans, il faut à

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

cette anarchie ajouter les incalculables complications d'une subversion nouvelle ? On veut nous conduire au chaos.

Nous ne saurions comprendre non plus ceux qui ont imaginé je ne sais quel mystérieux accouplement des deux principes opposés. Greffer l'association sur la concurrence est une pauvre idée, c'est remplacer les eunuques par les hermaphrodites. L'association ne constitue un progrès qu'à la condition d'être universelle. Nous avons vu, dans ces dernières années, s'établir une foule de sociétés en commandite. Qui ne sait les scandales de leur histoire ? Que ce soit un individu qui lutte contre un individu, ou une association contre une association, c'est toujours la guerre et le règne de la violence. Qu'est-ce, d'ailleurs, que l'association des capitalistes entre eux ? Voici des travailleurs non capitalistes : qu'en faites-vous ? Vous les repoussez comme associés : est-ce que vous les voulez pour ennemis ?

Dira-t-on que l'extrême concentration des propriétés mobilières est combattue, tempérée par le principe du morcellement des héritages, et que la puissance bourgeoise, si elle se décompose par l'industrie, se recompose par l'agriculture ? Erreur ! l'excessive division des propriétés territoriales doit nous ramener, si on n'y prend garde, à la reconstitution de la grande propriété. On chercherait vainement à le nier : le morcellement du sol c'est la petite culture, c'est-à-dire la bêche substituée à la charrue, c'est-à-dire la routine substituée à la science. Le morcellement du sol éloigne de l'agriculture, et l'application des machines, et celle du capital. Sans machines, pas de progrès ; sans capital, pas de bestiaux. Et dès lors, comment les petites exploitations pourraient-elles soutenir la concurrence des grandes et n'être pas absorbées ? Ce résultat ne s'est pas produit encore, parce que la dissection du sol n'a pas encore atteint ses dernières limites. Mais patience ! En attendant, que voyons-nous ? Tout petite propriétaire est journalier : maître chez lui pendant deux jours de la semaine, il est serf du voisin le reste du temps. Il s'approche même d'autant plus du servage qu'il ajoute davantage à sa propriété. Voici, en effet, comment les choses se passent : tel cultivateur qui ne possède en propre que quelques méchants arpents de terrain, qui lui rapportent, cultivés par lui-même, quatre pour cent tout au plus, ne craint pas, quand l'occasion s'en présente, d'arrondir sa propriété. Il le fait en empruntant à dix, quinze, vingt pour cent. Car, si le crédit manque dans les campagnes, l'usure, en revanche, n'y manque pas. On devine les suites ! Treize milliards, voilà de quelle dette la propriété foncière est chargée en France. Ce qui signifie qu'à côté de quelques financiers qui se rendent maîtres de l'industrie, s'élèvent quelques usuriers qui se rendent maîtres du sol. De sorte que la bourgeoisie marche à sa dissolution, et dans les villes et dans les campagnes. Tout la menace, tout la mine, tout la ruine.

Je n'ai rien dit, pour éviter les lieux communs et les vérités devenues déclamatoires à force d'être vraies, de l'effroyable pourriture morale que l'industrie, organisée ou plutôt désorganisée comme elle l'est aujourd'hui, a déposée au sein de la bourgeoisie. Tout est devenu vénal, et la concurrence a envahi jusqu'au domaine de la pensée.

Ainsi, les fabriques écrasant les métiers ; les magasins somptueux absorbant les magasins modestes ; l'artisan qui s'appartient remplacé par le journalier qui ne s'appartient pas ; l'exploitation par la charrue dominant l'exploitation par la bêche, et faisant passer le champ du pauvre sous la souveraineté honteuse de l'usurier ; les faillites se multipliant ; l'industrie transformée par l'extension mal réglée du crédit en un jeu où le gain de la partie n'est assuré à personne, pas même au fripon ; et enfin, ce

RHPM N° 5

vaste désordre, si propre à éveiller dans l'âme de chacun la jalousie, la défiance, la haine, éteignant peu à peu toutes les aspirations généreuses et tarissant toutes les sources de la foi, du dévouement, de la poésie... voilà le hideux et trop véridique tableau des résultats produits par l'application du principe de concurrence.

Et puisque c'est aux Anglais que nous avons emprunté ce déplorable système, voyons un peu ce qu'il a fait pour la gloire et la prospérité de l'Angleterre.

Notice biographique sur Louis Blanc

Louis Blanc est né en 1811 à Madrid où son père était inspecteur général des finances du roi Joseph Bonaparte. Il est mort à Londres en 1882 et des obsèques nationales lui sont dédiées à Paris.

Il commence sa vie professionnelle comme précepteur à Arras et collabore au *Progrès du Pas-de-Calais*. Son talent de plume le mène au *National*, puis au *Bon Sens* dont il devient le rédacteur-en-chef en 1837. Il fonde ensuite son propre organe, la *Revue du Progrès* dans laquelle il développe sa conception de l'organisation du travail dès 1839. Mais la revue s'arrête faute d'abonnés suffisants en 1842 et il continue au journal *La Réforme*.

Dans son livre il propose de supprimer la concurrence entre firmes privées pour la remplacer par des coopératives lancées par l'État. Celui-ci fournirait le capital de départ et nommerait les premiers gérants. Petit à petit ces firmes semi-publiques remplaceraient les anciennes entreprises privées et l'harmonie serait là. Proudhon a contesté cette approche socialiste gouvernementale qui s'oppose à sa propre conception de petites unités autogérées par les ouvriers.

En 1848 Louis Blanc accède au pouvoir comme directeur de la commission du gouvernement pour les travailleurs, dite Commission du Luxembourg. Il participe au départ à l'opération des Ateliers nationaux, mais s'en dégage rapidement car il estime que c'est une version dégradée de sa proposition d'Ateliers sociaux, coopératives ouvrières.

En désaccord avec le Second Empire, il s'exile à Londres jusqu'en 1870. Revenu en France il reprend une carrière politique d'homme de gauche.

Ouvrages principaux :

Organisation du travail, 1840, Paris, réédition 2016, L'Harmattan (par L. Marco et S. Mihaylova).

Histoire de la révolution de 1848, 1870, Paris, 6 volumes.

L. MARCO et S. MIHAYLOVA (2016) *Le débat sur l'organisation du travail en France*, Paris, L'Harmattan.

La nature des petites et des grandes fortunes

Eugène O'DDOUL¹

En général, dans l'industrie, toute entreprise considérable échappe à ceux qui l'ont fondée, et ne leur laisse que des pertes et des regrets. C'est le cas le plus commun : le capital est dévoué à une ruine infiniment probable. Si de ces grandes entreprises on passe à de moindres, combien y en a-t-il dont les créateurs fassent fortune ? Très-peu. Le capital est dévoué à une ruine fréquente dans les petites entreprises : le cas d'insuccès est extrêmement vraisemblable. J'affirme que les insuccès sont beaucoup plus fréquents que les succès. C'est pourquoi les hautes classes industrielles et commerciales sont aujourd'hui remplies d'ouvriers, parvenus, les uns à des fortunes modiques ou moyennes, les autres à des fortunes considérables, très-branlantes pour la plupart, et incapables de résister à forte crise. — Concluez, si vous voulez, de cette logomachie, ou que les insuccès ne sont pas si fréquents, puisque les hautes classes industrielles sont remplies d'ouvriers parvenus, — ou que les hautes classes ne sont pas si hautes, puisqu'elles se composent en grande partie de fortunes modiques et moyennes, — ou que le cadre de ces hautes classes est bien étroit, puisque ces succès, qui sont si rares, ont suffi pour le remplir d'ouvriers, — ou enfin que je ne sais pas ce que je dis.

L'ouvrier intelligent possède donc un moyen de s'enrichir. Quel est le rôle qu'il doit jouer pour cela ? C'est celui de tâcheron, de petit entrepreneur. Il n'a que ses bras et son savoir-faire : qu'il emploie à son profit les bras et le savoir-faire des autres ! Moyen simple, qui ne coûte rien à l'État, ni à celui qui en fait usage : au contraire, il lui rapporte beaucoup ; c'est le marchandage, qui produit aujourd'hui la plupart des fortunes grandes et petites. Je ne connais rien de plus honnête et de plus moral. L'exécution est aussi des plus faciles ; en voici le type et l'exemple : « L'abbé Raynal, jeune et pauvre, accepta une messe à dire tous les jours pour vingt sols ; quand il fut plus riche, il la céda à l'abbé de La Porte, en retenant huit sous dessus ; celui-ci, devenu moins gueux, la sous-loua à l'abbé Dinouart, en retenant quatre sous dessus, outre la portion de l'abbé Raynal ; si bien que cette pauvre messe, grevée de deux pensions, ne valait que huit sous à l'abbé Dinouart. » Moralité de l'histoire. — Pour gagner sur une messe, c'est-à-dire pour en avoir les profits sans en avoir la peine, il faut toujours être l'abbé Raynal, ou tout au moins l'abbé de La Porte : il ne faut jamais être l'abbé Dinouart.

Tel est le marchandage fondé par la nature depuis le déluge : on dit même que le déluge n'a pas eu d'autre motif. Quoiqu'il en soit, la nature ne l'avait pas toujours fondé. Mais quand elle a vu qu'elle ne le fondait pas assez, ou qu'elle ne le fondait pas du tout, elle s'est hâtée de tout temps de le fonder.

Entre l'abbé Raynal et les entrepreneurs industriels, il y a une différence pourtant ; c'est que l'entrepreneur industriel engage ses capitaux. Or, les capitaux, selon ce que je vous ai dit tout à l'heure, doivent périr très-vraisemblablement ; les capitaux sont

¹ Extrait de *Rien, rien, rien ! ou l'entier du tiers*, 1851, Paris, Chez tous les libraires, 263 pages, p. 102-105 (le titre de ce passage est de notre fait ; LM).

RHPM N° 5

dévoués à une ruine infiniment probable. Il suit de là que lorsque j'invite l'ouvrier intelligent à se faire entrepreneur, je lui indique comme moyen de s'enrichir ce que je signale en même temps comme le moyen très-probable de se ruiner. (...)

M. THIERS. L'industrie a une tête, un centre, une queue. La tête, ce sont les capitalistes et les entrepreneurs de haut bord, les gros équarisseurs des profits ; — le centre se compose des petits entrepreneurs, tâcherons, intermédiaires de second poil, de petite voiture, de deuxième sucée ; — la queue, ce sont les ouvriers et les maigres salaires... Souffrira-t-on que la queue supprime la tête et le centre ? C'est une théorie absurde, une prétention folle, perverse, coupable : il n'y a de bon, il n'y a de beau, il n'y a de raisonnable et d'innocent, avec des écus au bout, que la féodalité industrielle et le patriciat mercantile.

A gauche. Oh ! le beau programme !

M. THIERS. Je suis dans le vrai, Messieurs, je le vois à la rage de mes ennemis. (*rires nombreux.*) Les bases actuelles du crédit sont ce qu'elles doivent être, étroites, taillées à pic : je vous les donne pour excellentes. Elles doivent rester inébranlables, sous peine des bouleversements les plus intimes et les plus reculés. Ne vous laissez pas séduire par l'esprit d'aventure. Tout ce qu'on imagine, tout ce qu'on rêve, tout ce qu'on propose est imprudent. Il n'y a de prudent que ce qu'on n'imagine pas, ce qu'on ne rêve pas, ce qu'on ne propose pas. Étendre le crédit ! quelle imprudence ! C'est le moyen de lui nuire. On lui a beaucoup nui dans les dernières années pour avoir voulu l'étendre imprudemment. A la révolution, les petites banques tombaient comme des capucins de cartes. Voudriez-vous nuire au crédit ? Non, certainement. Gardez-vous de l'étendre. Ce serait une imprudence funeste. (...)

Une banque servant à un millier de commerçants, l'intérêt aussi léger que possible pour une dizaine de maisons destinées à engraisser, fort lourd pour les autres destinées à maigrir, — voilà l'idéal de l'institution ; et nous pouvons nous flatter de l'avoir réalisé. Le resserrement des capitaux, et l'accessibilité très-restreinte du crédit, voilà le seul principe protecteur qui puisse nous rassurer contre les envahissements magnétiques des doctrines sociales. On ne saurait trop se mettre en garde contre l'afflux démocratique. Veillons comme des castors ! Je crains son irruption soudaine et ses filtrations lentes ; je crains la porosité de vos opinions et la capillarité de vos esprits ; je crains le vent qui a passé sur les idées sociales, et les atomes cagots¹ ou colliberts² qu'il charrie ; je crains tout ce qui peut introduire l'ennemi dans la place, même à dose homéopathique ! C'est pourquoi je ne saurais trop m'élever contre ces propositions d'origine douteuse, suspecte et de sang mêlé, qui bravent la quarantaine, se faufilent, pavillon en berne, dans vos commissions, et n'attendent que le moment de la libre pratique pour lancer leurs brûlots et anarchiser le crédit en le mettant à la portée du petit commerce, de la petite industrie et de la petite propriété ; propositions saugrenues, qu'un bout d'oreille a trahies, et que vous avez récemment mises à la porte par les épaules avec feuille de route pour leurs cantons, ou tout au moins leurs arrondissements. Et vous avez bien fait.

¹ Peuple pyrénéen atteint de crétinisme léger (*Dictionnaire Littré*, 1877, vol. 1^{er}, p. 685).

² Misérables habitants d'une partie de l'Aunis [nord-est de la Charente-Maritime] et du Poitou (*Idem*, p. 1003).

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

M. Mauguin, *prenant son chapeau (à part)*. Je vais fixer l'incertitude de Berryer. (*Il sort.*)

M. Thiers. Tous ces systèmes de crédit poursuivent un but insensé et impossible : impossible, puisqu'ils ne peuvent s'établir avec les capitaux de leurs auteurs ; insensés, puisqu'ils demandent leurs conditions de réalisation aux intérêts qui leur sont ennemis. Nos adversaires ignorent donc que les vieux renards ne sont pas faits d'hier !

(*A part.*) Mouillons-nous le larynx. Le filet glapissant sort ensuite avec plus d'impuétuosité.... Broum !... Broum !... Bon ! (...)

La société est un triangle. Il faut trois angles pour faire les trois angles d'un triangle, et trois côtés pour faire ses trois côtés. Ceci est inévitable : AB, BC, CA.

Le côté AB, c'est l'aristocratie oisive et la richesse ;

Le côté BC, c'est la bourgeoisie laborieuse et le nécessaire ;

Le côté CA, c'est la vile multitude des travailleurs et la misère. (p. 244)



Adam, Victor-Jean (1801-1866). *Messageries Laffitte, Caillard et Cie*, lithographie, sans date, inventaire CMV.2013.0.001. Phot. Arnaudet, Daniel, RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne). © Agence photographique de la Réunion des Musées Nationaux : 96-008898.

Notice sur Eugène O'ddoul (Charles Robin)

Ce nom est le pseudonyme de Charles, Joseph, Nicolas **Robin**. Celui-ci est né le 6 décembre 1819 à Nancy. Après de courtes études jusqu'à l'âge de seize ans, il devient tour à tour marin et soldat. Il quitte l'armée pour passer d'abord en Allemagne, puis en Belgique où il séjourne de 1840 à 1843. Intéressé par l'écriture il y devient journaliste, mais ces écrits concernant la cession du Limbourg et du Luxembourg ne plurent pas au gouvernement belge qui l'expulsa. Revenu à Nancy pour quelques mois, il décida de partir à Paris travailler dans les journaux de l'époque : *La Réforme*, devenue *Le Vote universel* en 1850, *La Liberté*, *Le Temps*, *La Révolution*. Emprisonné à la Conciergerie à la suite d'un article sur les paysans, il passe six mois en compagnie de Proudhon et des deux fils de Victor Hugo. Libéré au bout de six mois, il devint l'ami du Prince Napoléon et obtint une place d'inspecteur de la commission impériale pour les expositions universelles, en charge des produits (1854-1855). Il créa ensuite deux titres : *Le Mémorial de la Loire*, de 1857 à 1860, et *Le Courrier de Saint-Étienne*, de 1861 à 1863. Il était membre honoraire de l'Athénée (lycée) de Marseille, membre de la Société des gens de lettres, ainsi que de la Société pour la conservation et la description des monuments historiques de la France. Il est mort en 1864 selon la *France littéraire ou dictionnaire bibliographique* de J.-M. Quérard, 1864, vol. 12, p. 570.

Ouvrages principaux :

Nouveaux renseignements à MM. les pairs de France sur la question des sucres, 1837, Paris, Imprimerie de Dezauche, 8 p.

Les tablettes du diable, 1847, Paris, Albert frères, 72 p.

Histoire de la Révolution française de 1848, Paris, Victor Lecou, 2 vol.

Louis Blanc, sa vie, ses œuvres, 1851, Paris, A. Naud, 12 p.

Rien, rien, rien ! ou l'entier du tiers, 1851, Paris, Chez tous les libraires, 263 p.

Histoire illustrée de l'exposition universelle, 1855, Paris, Furne, 388 p.

Les confessions d'un journaliste, 1862, Saint-Étienne, Imprimerie typographique de Ch. Robin, 185 p. (disponible sur Gallica).

Souvenirs du voyage de son excellence M. le Comte de Persigny dans le département de la Loire, 1863, Paris, réédition Hachette, 2016.

Industrie des transports

Charles LABOULAYE¹

Une grande, une immense industrie, celle des transports de voyageurs et de marchandises, dont les statistiques les plus récentes font monter la somme des produits annuels en France à près d'un *milliard*, était et, en partie encore aujourd'hui, est exploitée par une foule de citoyens. Les uns, propriétaires de messageries, exploitaient les grandes distances de ville à ville, et malgré le monopole qu'avaient su créer, à l'aide de grands capitaux, deux riches compagnies, leur nombre était très considérable. Quant au transport des marchandises, outre une très-grande quantité d'entrepreneurs de roulages propriétaires de services dits accélérés, une multitude de charretiers, propriétaires de leur charrette et de leurs chevaux (l'élément démocratique du roulage, dont la concurrence des grandes entreprises n'a jamais pu triompher), faisait la très majeure partie des transports de marchandises sur toute la surface de la France.

Si l'on ajoute à ces intérêts ceux des maîtres de poste dont les établissements étaient d'une grande importance, on admettra facilement que la transformation d'une industrie aussi capitale exigeait les plus grandes précautions à tous les points de vue, et notamment à celui de la destruction des moyens d'existence d'une classe nombreuse de citoyens, parvenus à trouver dans leur travail l'aisance et quelquefois la fortune.

En outre il importe de remarquer que le prix du transport venant s'ajouter au prix de toutes les denrées, qui ne se consomment pour ainsi dire jamais sur les lieux de production, les richesses d'un pays s'accroissent avec l'amélioration des moyens de transport, le prix des marchandises baissant par cela même sur les lieux de consommation. Aussi cette question a-t-elle toujours été au premier rang de celles dont une société bien organisée s'est préoccupée. Construction de routes, de canaux, creusement du lit des rivières, amélioration des ports de mer, etc., tous ces travaux sont au premier rang de ceux qui peuvent servir à développer la prospérité du pays. Pour en juger, qu'on voie où en sont les pays où les voies de communication sont imparfaites, l'Espagne par exemple. Le système adopté en France est le plus libéral et le plus gouvernemental en même temps, si nous pouvons nous exprimer ainsi. L'État, seul constructeur des grandes routes, a débarrassé la circulation de tous les droits de barrière qui la grèvent dans la plupart des pays. Ne se contentant pas, comme dans les contrées où les voies de communication sont la propriété des compagnies, de fournir de bonnes routes, des canaux aux pays riches déjà par leur industrie, il a cherché à développer toutes les sources de richesses qui pouvaient exister dans les diverses parties du territoire. C'est ainsi que le canal du Midi, ce bel ouvrage qui excitait la noble jalousie du grand Vauban, entrepris par Riquet grâce à l'appui de Colbert, et qui ne put se terminer que par l'intervention de ce grand ministre, a été, pour les pays qu'il traverse, une source féconde de richesse et de prospérité, grâce au profond sentiment

¹ Extrait de son *Dictionnaire des arts et manufactures*, partie « Économie industrielle », Paris, Librairie de L. Comon, 2^e édition, 1853, t. 1^{er}, p. 605-607 du fichier PDF (sans pagination initiale).

RHPM N° 5

qu'avait ce grand homme de la justice de l'intervention de l'État dans une affaire d'un intérêt aussi général.

Nous avons cherché à établir quelle était la position de l'industrie privée et le rôle de l'État dans la question des transports, au moment de la révolution qu'y devait apporter la construction des chemins de fer sur l'ensemble du territoire. Ce nouveau genre de voies de communication exigeait d'après sa nature même :

- 1° Des frais de construction extrêmement considérables ;
- 2° L'unité d'exploitation.

C'en était donc fait de l'industrie morcelée qui correspondait à de si nombreux intérêts : la construction des chemins de fer rendait sa destruction presque infaillible. Il n'y avait donc que deux manières possibles de réaliser le progrès inévitable résultant de la réduction des prix de transport et de la vitesse de parcours qui devaient provenir de la construction des chemins de fer ; la construction par l'État, — la concession à des compagnies.

Examinons des deux systèmes, nous passerons ensuite à celui qui a été adopté, en indiquant ce qu'on eût pu faire dans chaque système.

L'État, construisant et exploitant lui-même les chemins de fer, ne créait de monopole qu'au profit de tous, et pouvait seul par le mode d'exploitation faire la part des industries à ménager, par des fermages, des locations convenables. Propriétaire des chemins de fer, il pouvait exploiter l'industrie des transports de deux manières. L'une, c'était d'établir des tarifs assez élevés (assez bas toutefois, pour assurer la préférence à ce mode de transport), et alors trouver dans l'exploitation des chemins de fer un revenu, un impôt fort considérable. L'autre moyen, bien préférable, était de faire de ce nouvel instrument un puissant moyen de développer la richesse et la civilisation. En faisant les transports à un prix seulement égal au prix de revient ou peu supérieur, le pays éprouvait par cela même une véritable augmentation de richesses. Les produits arrivant dans chaque pays grevés de frais de transport moindres, baissaient de prix par cela même.

Est-il besoin de parler des immenses progrès que la civilisation peut retirer d'un transport accéléré et à bas prix des voyageurs, de la centralisation, de la fusion complète de toutes les parties d'un pays en un seul tout pensant, vivant de même ; avantages croissant singulièrement avec le bon marché qui permet à toutes les classes de la société de profiter des moyens perfectionnés de transport ?

Remarquons que dans un semblable système, le bon marché développant dans une proportion immense les transports (semblablement à ce que l'on a vu pour la poste aux lettres en Angleterre), les décuplant souvent pour de petites distances, il en serait résulté la possibilité de réduire les prix de plus en plus, et par suite, de pousser bien loin les progrès de tout genre de pays.

Quel beau spectacle eût présenté la France, ce pays éminemment centralisé, si sur le sol couvert d'un réseau de lignes de fer tracées au point de vue de l'intérêt général, fournissant un moyen de développement à toutes les contrées pouvant avoir quelque source de prospérité, on eût vu les transports s'effectuer à un bon marché inconnu jusqu'ici et chaque jour plus merveilleux !

Ce grand rôle n'a pas été compris, et un système bâtard est né de l'opposition des personnes qui, niant la capacité de l'État à exploiter, et même à affermer, insistaient sur l'injustice de faire payer à un paysan des chemins de fer qu'il ne verra jamais.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Cette objection nous semble peu sérieuse, la prospérité générale du pays procure assez de bien-être à chacun pour qu'il ne puisse se plaindre d'être associé à une œuvre qui influe aussi directement sur son bien-être et dont il profit nécessairement.

Le système des compagnies (recevant, bien entendu, des encouragements importants de l'État, et surtout la garantie de l'intérêt des capitaux engagés, car l'entreprise était trop lourde pour le crédit privé) offrait l'assurance d'une exploitation plus intelligente, plus capable de développer toutes les occasions de recettes que celle de l'État. Mais aussi elle offrait le grand inconvénient que l'exploitation ne devait plus être faite au point de vue de l'intérêt général, mais à celui de l'intérêt privé des compagnies.

Le seul remède était que l'État ne donnât aucun encouragement à une compagnie sans introduire cette clause dans sa concession : Au-delà d'un certain revenu (6 ou 7 p. 100 par exemple) toute compagnie devra abaisser ses tarifs d'une certaine quantité chaque année (1 p. 100 par exemple). De cette manière la circulation croissant par suite de l'abaissement des tarifs, l'extrême bon marché des transports eût résulté de leur développement. C'est ce qui malheureusement n'a pas été fait, et on a ainsi marqué le but que l'État devait poursuivre avant tout, l'extrême bon marché des transports.

En effet, lorsqu'un chemin de fer est exploité, il y a deux systèmes pour obtenir un maximum de produit net : l'un consiste à établir des tarifs élevés, de manière que le revenu étant assez considérable, les frais soient restreints ; l'autre consiste à établir des tarifs très-bas, à faire croître le nombre des voyageurs, la quantité des marchandises transportées, et à obtenir de grosses recettes en même temps que des frais d'exploitation considérables.

Les deux systèmes divisent les compagnies en Angleterre ; le second est évidemment celui qui correspond à la plus grande quantité de services rendus, le seul en vue duquel l'État doit déléguer son droit, s'il veut remplir convenablement sa mission ; celui qu'il doit rendre obligatoire.

Il peut paraître à beaucoup de personnes que nous sommes dans le faux en demandant l'intervention de l'État dans les travaux publics, notamment dans la construction des chemins de fer, cet admirable instrument de progrès pour l'industrie nationale. C'est qu'en effet elle n'est plus indispensable aujourd'hui que les capitaux se portent dans cette direction (encore réclament-ils de l'État une garantie d'intérêt), mais qu'on oublie pas qu'il a fallu pour obtenir des chemins de fer exploités au seul point de vue de l'intérêt des compagnies attendre pendant vingt années que l'éducation du public fût faite ; que ces voies de communication fussent impérieusement réclamées par les intérêts privés, au lieu d'être venues au-devant de ces intérêts et d'avoir développé vingt ans plus tôt tous les éléments de prospérité de la France par des moyens connus de tous les gens instruits !

Voici ce qu'écrivaient, en 1832, des auteurs qui avaient le sentiment parfaitement net des hautes destinées de notre pays, si on avait su entrer franchement dans cette voie, et qui se sont associés comme ingénieurs aux travaux qui ont été exécutés depuis. (*Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de la France*, par MM. Lamé, Clapeyron, Stéphane et Eugène Flachet, 1832).

« Les travaux publics auxquels le pays doit la plus forte part de ses progrès industriels, agricole, commerciaux ; le vaste réseau de nos routes royales ; les canaux du Languedoc, du Centre, de Saint-Quentin ; les 536 lieues de canaux en ce moment en

exécution, n'auraient pas été établis si l'on eût dû attendre que des particuliers en fissent l'objet d'une spéculation privée et comme il nous paraît impossible de supposer qu'on puisse élever l'ombre même du doute sur l'intérêt de ces travaux, nous ne saurions croire qu'il fût moins utile aujourd'hui de continuer dans cette voie. Loin de là, nous croyons que, plus que jamais, il est bon de devancer le moment où des routes, des canaux ou des chemins de fer pourraient devenir l'objet d'une spéculation privée, et d'établir ces chemins de fer, ces canaux, ces routes, non parce que l'on s'y trouverait comme forcé par un mouvement exubérant de transports et d'échanges, mais pour développer, pour créer même ces transports et ces échanges ; pour répartir plus également par tout le territoire les bienfaits des communications, du commerce, de la civilisation ; pour mettre en valeur le sol tout entier avec toutes ses ressources. »

L'État possède d'ailleurs, dans les impôts, un moyen de profiter de l'accroissement de richesses produit par de nouvelles voies de communication, qui lui permettent de retirer de ses avances des résultats qui échappent à une compagnie et qui justifient tout à fait son intervention pour aider à la réalisation de ces utiles entreprises.

« Le revenu du canal du Centre, dit M. Vallé, est d'environ 400,000 fr. ; il a coûté, en argent d'aujourd'hui, à peu près 16,000,000 fr. Une compagnie qui l'aurait exécuté ne tirerait donc pas 3 pour 100 du capital qu'elle y aurait placé. — D'après les recherches d'un ingénieur distingué (M. Favier), ce même canal, en 1824, avait augmenté la valeur annuelle des productions agricoles et industrielles de la France de 5,680,000 fr. au moins. Or, sur ce revenu, l'État prenait en patentes, en impôts foncier et mobilier, et en droits indirects autres que ceux des canaux et rivières, une somme extrêmement considérable. De telle sorte que la France tire 12 ou 15 pour 100 d'un capital qui, employé à ce grand ouvrage, ne donnerait pas 3 pour 100 à une compagnie. »

On a démontré de même que le canal du Languedoc donne en six années au commerce une économie égale au prix de sa construction ; plus un bénéfice égal sur les impôts, en ayant donné aux produits agricoles et autres un accroissement annuel d'environ les deux tiers de son prix de construction. Certes il faudrait être bien pessimiste pour regretter l'argent que Colbert prit au trésor pour achever cette grande œuvre.

Notice sur Charles Laboulaye

Ancien élève de l'École polytechnique, né le 17 juillet 1813 (même année que Courcelle-Seneuil) à Paris, et décédé le 21 mars 1886 toujours dans la capitale française. Ancien officier d'artillerie en 1835 puis fondateur de caractères chez Didot. A dirigé deux périodiques : l'*Annuaire de la librairie* (1866-1886) en tant que président du Cercle de la Librairie, et le *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale* (1877-1886) en tant que secrétaire de la SEIN. **Ouvrages principaux :** *De la démocratie industrielle*, 1848 ; *Organisation du travail : de la démocratie industrielle*, 1848, Paris, L. Mathias ; *Des bateaux transatlantiques et des questions d'ordre mécanique que soulève leur construction*, 1857, Paris, Lacroix et Comon ; *Les droits des ouvriers, étude sur l'ordre dans l'industrie*, 1873, Paris, Librairie du dictionnaire des arts et manufactures.

Voitures publiques

Jean Gustave COURCELLE-SENEUIL¹

Les voitures établies pour le transport des voyageurs en commun, bien qu'employées dans l'antiquité, n'ont pris une importance économique réelle qu'à une époque relativement rapprochée de nous. Après les coches du dix-septième siècle, les turgotines du dix-huitième furent une grande innovation, et on se souvient encore des pataches de l'empire, et des diligences, si lentes encore, des premières années de la restauration. En Angleterre même, on a commencé la grande révolution faite dans la construction des routes par Mac Adam, les voitures de transport en commun n'ont pris qu'un développement tardif, et elles ont dû bientôt céder la place aux chemins de fer.

Le développement de l'industrie des voitures de transport en commun a soulevé une question économique d'un assez haut intérêt, celle du monopole, qui s'est reproduite avec une netteté plus grande à propos des chemins de fer. On a vu de grandes compagnies établir des services de transport en commun sur toutes les principales routes de France, et s'y créer un monopole de fait par un moyen fort simple. S'établissait-il une entreprise rivale sur une ou deux lignes, les grandes compagnies abaissaient leurs tarifs au-dessous du prix de revient sur ces quelques lignes, et, au prix d'une perte minime, réduisaient les directeurs de l'entreprise rivale à y renoncer. La concurrence s'établissait-elle sur toutes les routes, les grandes compagnies la détruisaient infailliblement par le même moyen en faisant un sacrifice temporaire de leurs bénéfices, et elles relevaient leurs tarifs aussitôt que la concurrence avait cessé. Ce spectacle, assez rare dans les autres industries, a plus d'une fois vivement ému l'opinion publique.

On ne pouvait pas dire que dans ce cas la concurrence fût sans effet pour le public, puisqu'elle produisait en premier lieu un énorme abaissement des tarifs, ensuite un abaissement moindre, mais permanent. Car jamais les tarifs ne remontaient aux anciens taux, soit parce que les compagnies craignaient de froisser violemment les habitudes prises par le public, soit qu'elles s'aperçussent que l'abaissement du prix augmentait le nombre des voyageurs et des envois d'objets de messagerie, et qu'il fût matériellement plus avantageux pour elles de conserver des tarifs modérés.

Quoi qu'il en soit et grâce aux dispositions de la loi contre les coalitions, dispositions qui ont toujours empêché la combinaison de petites entreprises se faisant suite les unes aux autres, les grandes compagnies ont obtenu un monopole de fait dont elles n'ont été dépossédées que par la construction des chemins de fer.

Ceci tient simplement à ce que l'exploitation d'une voie de communication est un marché beaucoup plus restreint que la plupart des autres. Le nombre des consommateurs se trouve infiniment plus limité, et il est facile à une seule entreprise commerciale de fournir complètement aux besoins du marché, à telles conditions que ce soit, sans laisser aucune place à exploiter à une ou plusieurs entreprises rivales. Si les

¹ Article in Guillaumin et Coquelin (1853) *Dictionnaire de l'économie politique*, Paris, Guillaumin, t. 2, p. 854-855.

RHPM N° 5

autres industries étaient renfermées comme celle-ci entre les deux fossés d'une route, nous ne doutons pas que leur exploitation n'aboutît bien vite au même résultat, et que la liberté et la concurrence établies en droit n'aboutissent en fait au monopole.

Du reste, dans l'exploitation des routes, on retrouve ce qu'on peut appeler le monopole de la terre, un marché clos, des avantages assurés à telle position déterminée, par la nature même des choses. Une route fait concurrence à une autre, dit-on, et cela est vrai, bien que dans une mesure restreinte ; car, à conditions égales d'ailleurs, il y a toujours une route qui est plus courte que les autres, plus naturellement avantageuse à telle ou telle classe de consommateurs, et, si les routes étaient l'objet d'une propriété privée, comme quelques-unes en Angleterre et comme le sont partout les chemins de fer, on pourrait leur appliquer tout ce qui a été dit de la rente de la terre.

Mais le fait de la concentration des messageries, tel que nous l'avons vu se produire, ne tenait qu'à la situation exceptionnelle du marché et des administrations des messageries elles-mêmes. Il est au moins douteux que ce monopole eût pu se maintenir si le développement des routes nouvelles et la multiplication du nombre des voyageurs avaient étendu le marché de manière à ce que l'organisation et la surveillance d'un service même fort simple pussent le remplir tout entier, et surtout si les dispositions de la loi contre les coalitions de voitures et toutes les entraves de la législation sur la police du roulage et sur les contributions indirectes n'avaient été combinées de manière à ajouter aux avantages naturels, déjà si considérables, des grandes compagnies.

Notice sur Courcelle-Seneuil

Jean Gustave Courcelle-Seneuil est né le 23 décembre 1813 à Vanxains, petit village près de Ribérac en Dordogne. Son père était propriétaire rural. Après des études au collège de Périgueux et au lycée de Poitiers, il monte à Paris faire son droit à la faculté du même nom. Fait inhabituel, il publie son premier livre quand il est encore étudiant de deuxième année (*Lettres à Edouard sur les révolutions*, Paris, 1833). Le 21 mars 1835 il obtient son titre de licencié en droit et devient avocat d'affaires. Il retourne à Limoges où il conseille l'entreprise métallurgique des frères Monneron. En octobre 1844 il en reprend la gérance et la dirige jusqu'à la révolution de février 1848. Républicain convaincu, il participe au gouvernement comme directeur de l'enregistrement et des domaines. Passionné d'économie politique il se spécialise dès 1840 dans le domaine bancaire. Journaliste dans la revue des économistes libéraux (le *Journal des économistes*) à partir de 1852, il doit s'exiler au moment du coup d'Etat de Napoléon III. Il part au Chili poursuivre une carrière d'universitaire et de conseiller du pouvoir politique. Il revient en France en 1863 et continue son enseignement dans des institutions privées car n'ayant pas de doctorat il ne pouvait enseigner dans les facultés françaises. Il fut nommé membre du Conseil d'Etat en 1879 et mourut fin juin 1892. Les chiliens ont donné son nom à un golfe situé au sud de leur pays, près du cap Horn. Un prix portant son nom est décerné chaque année par l'ambassade de France à Santiago du Chili. Il récompense des entrepreneurs méritants depuis 1996.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Ouvrage principaux :

Manuel des affaires, ou traité théorique et pratique des entreprises industrielles, commerciales et agricoles, 1855, Paris, Guillaumin, édition scientifique par Luc Marco, L'Harmattan, collection « Recherches en Gestion », série « Les classiques », XXXVI + 382 p., in-8°, 40 euros.

Traité théorique et pratique d'économie politique, 1858, Paris, F. Ayot, 2 vol.

Liberté et socialisme, ou discussion des principes de l'organisation du travail industriel, 1868, Paris.

Traité élémentaire de comptabilité, 1869, Paris, Hachette.

Préparation à l'étude du droit, étude des principes, 1887, Paris, Guillaumin et compagnie.

Richesse des Nations, édition abrégée d'Adam Smith, 1888, Paris, Institut Coppet, 2015.

La Société moderne, études morales et politiques, 1892, Paris, Guillaumin et compagnie.

Conduite de la vie civilisée (posthume), 1895, Paris, Guillaumin et compagnie.



Vue de Vauxains, lieu de naissance de Courcelle-Seneuil. Source :

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Vauxains>

Adam Smith

Richesse des Nations

Edition abrégée par J.-G. Courcelle-Seneuil



ic
INSTITUT
COPPET

Des compagnies diverses : voitures publiques

Georges DUCHÊNE et Pierre-Joseph PROUDHON¹

MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Société anonyme fondée en 1808 et 1809, pour le transport des marchandises et des voyageurs, le factage [prix du transport et de la livraison], le camionnage, etc., dans toute l'étendue de l'Empire. Depuis la création du réseau de chemins de fer, elle a abandonné les grandes routes, et a dû se restreindre au service subalterne des localités répandues sur la longueur ou à distance des voies ferrées. — Durée jusqu'à la fin de 1867. Capital, 2,500,000 fr. ; 250 actions de 10,000 fr., divisibles en coupons de 5,000. Elles sont cotées 40,000 fr.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Cette Compagnie, constituée sous forme anonyme le 22 février 1855, pour une durée de 30 ans, résulte : 1° de la fusion des diverses entreprises d'omnibus affectés au service de la capitale ; 2° du privilège qui lui a été accordé, par décret du 5 août 1854, de faire seule ce service. Pour compléter le monopole, elle a acheté de M. Loubat le droit d'exploiter un système d'omnibus sur rails, dont le cessionnaire était l'inventeur. Ainsi, sous le régime des concessions, les découvertes ne servent plus qu'à procurer à leurs auteurs le droit de prendre leur part du monopole établi, monopole que le gouvernement se réserve d'étendre encore, sous prétexte de lignes nouvelles à desservir.

Le fonds social est de 12 millions, représenté par 24,000 actions de 500 fr. libérées ; elles ont touché 45 fr. sur le premier exercice. L'assemblée du 14 mai 1856 a décidé qu'il serait émis 6,000 actions nouvelles, sauf approbation du gouvernement. — Emprunt : 8,000 obligations remboursables à 500 fr. ; 25 fr. d'intérêt, jouissance d'avril à octobre.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Commandite formée le 18 août 1855, sous la raison sociale *E. Caillard et C^{ie}*. — Durée, 60 ans. — Capital, 40 millions, représenté par 400,000 actions de 100 francs libérées, dont 75,000 destinées à rembourser les anciens entrepreneurs de voitures, dépossédés ou fusionnés en suite du privilège accordé à la Compagnie Impériale par le préfet de police.

¹ Chapitre VIII de la deuxième partie de leur livre *Manuel du spéculateur à la Bourse*, 1857, Paris, Garnier frères, 4^e édition, p. 413-414. La 1^{re} édition est de 1854, la seconde de 1855. La 3^e édition est datée du 15 déc. 1856, mais paraît avec le millésime 1857 (LM).

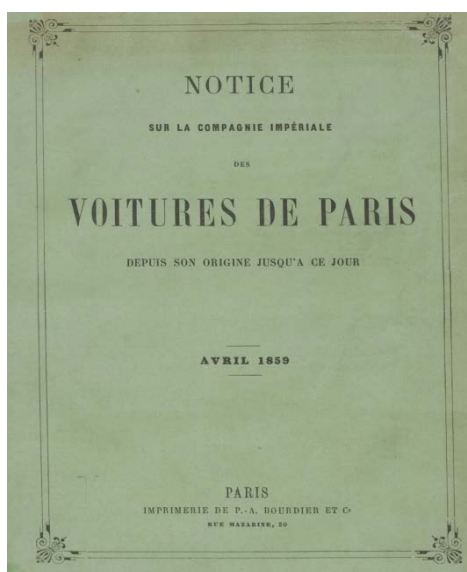
RHPM N° 5

D'après le compte-rendu du 23 avril 1856, l'exploitation avait porté en 1855 sur 848 voitures ; mais la Compagnie en avait, à l'époque de l'assemblée générale, 1,896. Elle avait réuni tous les anciens numéros, à l'exception de 79, et était en négociation pour l'achat de toutes les voitures de remise. L'administration municipale lui concède 500 numéros nouveaux pour voitures de place et 500 pour voitures de remise.¹

Les anciens numéros sont vendus de 5 à 7,000 fr. ; la concession de 1,000 nouveaux numéros représenterait donc, sauf déduction du prix des voitures, un cadeau de 5 à 7 millions.

Cette sorte d'entreprise est certainement une de celles où l'association est la moins nécessaire, et où l'autorité pourrait le plus aisément se dispenser de créer un monopole. Il semble en vérité que la Concurrence, cette grande force économique dégagée par la Révolution, soit devenue suspecte. Bientôt on concédera des privilèges d'épiciers, de fruitiers, de chemisiers, de savetiers. Et l'on s'étonne qu'un spéculateur logicien s'en vienne dire un jour au propre frère du magistrat municipal : Monsieur, obtenez-moi un privilège, et nous partagerons la prime...

40 millions de capital pour un matériel de moins de 3,000 voitures !... Nous serions curieux d'en voir le compte.²



¹ La voiture de place est une expression apparue en 1835 pour désigner les voitures de location journalière garées dans un point fixe et qui doivent y retourner. La voiture de remise se loue au jour ou au mois, mais elle s'est pas garée sur un lieu public et ne doit pas y revenir journellement ; elle s'appelait autrefois le carrosse de remise (Noël et Chapsal, 1826, *Nouveau dictionnaire de la langue française*, Toul, chez J. Carez, p. 655). On appelait « voiturin » celui qui louait des voitures à des voyageurs et qui les conduisait à bon port (*idem*, p. 790). Les mots « omnibus », du latin *pour tous*, et « taxi », abréviation de *taximètre*, ont été introduits dans la langue française respectivement en 1825 et en 1906 (*Le Petit Robert*, 1976, p. 1187 et p. 1753). Le taxi a donc remplacé la voiture de place. La première entreprise d'omnibus fut celle de Baudry en 1828. La première voiture à impériale – à deux niveaux, apparaît en 1853 (note de LM).

² Les deux derniers paragraphes correspondent bien au style emphatique de Proudhon, tandis que les précédents sont du style plus factuel de Duchêne (LM).

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Notice sur G. Duchêne

Georges Duchêne est né le 8 mars 1824 à Beaumont-la-Ronce (Indre-et-Loire). Après des études à Tours, il y devient typographe aux imprimeries de la maison Mame. Il monte à Paris en 1843 comme employé à l'imprimerie Gerdès et Claye. Lors de la révolution de 1848 il est élu comme porte-parole des typographes à la Commission du Luxembourg présidée par Louis Blanc. Il y rencontre Proudhon avec lequel il lance un journal, *Le Représentant du Peuple*, qui devient bientôt *Le Peuple* dont il est le gérant. Poursuivi pour ne pas avoir respecté les lois sur la presse, il fait trois ans et huit mois de prison de 1849 à décembre 1852. Il collabore l'année suivante avec son maître Proudhon au livre sur la Bourse qui paraît de manière anonyme en 1854. Il dirige aussi le *Bulletin de la Bourse*. En 1860 il collabore au *Dictionnaire des communes* d'Adolphe Joanne et en 1867 il crée un quotidien, *Le Courrier français* avec Vermorel. Il passe ensuite au journal *Le Havre* puis à *l'Écho du Nord* à Lille. Sous la Commune de Paris, en 1871, il écrit dans *La Commune*. Il est mort le 19 juillet 1876 à 52 ans dans sa propriété de Neuilly-sur-Marne.

Ouvrages principaux :

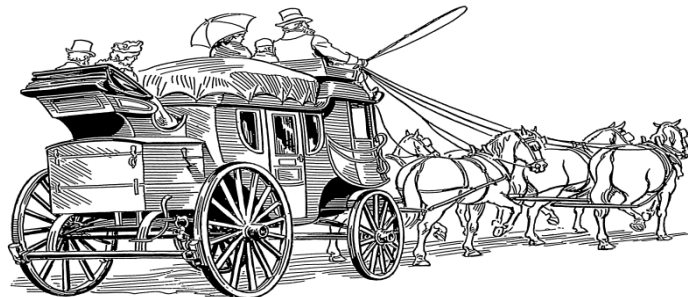
ANONYME (1854) *Manuel du spéculateur à la Bourse*, Paris, Garnier frères.

DUCHÊNE, G. (1866) *La Spéculation devant les tribunaux, pratique et théorie de l'agiotage*, Paris, Librairie centrale.

DUCHÊNE, G. (1869) *L'Empire industriel, histoire critique des concessions financières et industrielles du Second Empire*, Paris, Librairie centrale.

DUCHÊNE, G. (1870) *L'Économie politique de l'Empire*, Le Havre, Santallier.

DUCHÊNE, G. (1872) *Les six phases de la compagnie du Nord-Est*, Lille, Aux bureaux de l'Écho du nord.



Notice sur P.-J. Proudhon

Pierre-Joseph Proudhon est né le 15 janvier 1809 à Besançon. Originaire d'une famille modeste, il est d'abord bouvier chez un fermier, puis boursier au collège royal de Besançon. Mais il arrête ses études pour devenir typographe, prote puis enfin boursier de l'Académie de Besançon. Il part à Paris où il est encadré par Adolphe-Jérôme Blanqui. Il fréquente les cours des Arts et Métiers et du Collège de France. Il devient ensuite artisan imprimeur puis fondé de pouvoir dans une entreprise de navigation lyonnaise pendant cinq ans. Il y découvre le fonctionnement de l'entreprise et les difficultés d'une organisation complexe. Il devient enfin journaliste publiciste dans trois journaux qu'il fonde. Il publie au total près de 40 ouvrages et une multitude d'articles de revues. Il meurt à cinquante-six ans le 19 janvier 1865.

Le livre qui le fait connaître en 1840 est *Qu'est-ce que la propriété ?* où il annonce que la propriété c'est le vol ! Attaqué de toutes parts et menacés d'arrêt de sa bourse par l'Académie de Besançon, il publie un deuxième mémoire qu'il adresse à son tuteur l'économiste libéral Blanqui. En économie de l'entreprise il est partisan d'un mutualisme progressif de toute l'économie française et de l'utilisation des coopératives pour fédérer les multiples énergies nécessaires à ce grand projet. Il se fâche avec Karl Marx qui répond à sa Philosophie de la misère par un Misère de la philosophie !

Ouvrages principaux (tous édités chez Garnier frères, Paris) :

Qu'est-ce que la propriété ?, 1840.

Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer, 1845.

Système des contradictions économiques, 1846.

Organisation du crédit et de la circulation, et solution du problème social, 1848.

Résumé de la question sociale, banque d'échange, avec une préface et des notes par Alfred Darimon, 1848.

Les confessions d'un révolutionnaire, pour servir à l'histoire de la révolution de février, 1849.

Banque du Peuple, suivie du rapport de la Commission des Délégués du Luxembourg, 1849.

Intérêt et principal, discussion entre MM. Proudhon et Bastiat, 1850.

De la justice dans la Révolution et dans l'église, 1858.

Du principe fédératif et de la nécessité de reconstituer le parti de la Révolution, 1863.

L'exemple des calèches et des transports en mutation

Karl MARX¹

La manufacture naît de deux manières.

Ou bien on réunit dans un seul atelier sous le commandement du même capitaliste des travailleurs venus de différents métiers autonomes, entre les mains desquels un produit doit passer jusqu'au stade ultime de saturation. La calèche, par exemple, était le produit global des travaux effectués par un nombre important d'artisans indépendants tels que charrons, selliers, tailleurs, serruriers, fabricants de baudriers, fabricants de timons, passementiers, vitriers, peintres, vernisseurs, doreurs, etc. La manufacture de calèches réunit tous ces artisans différents dans un bâtiment de travail où ils travaillent simultanément, chacun prenant la suite du travail de l'autre.

Certes, on ne peut pas dorer une calèche avant qu'elle soit faite. Mais si l'on fait simultanément un grand nombre de voitures; on peut en avoir toujours une partie à dorer pendant qu'une autre partie parcourt une phase antérieure du procès de production. Nous n'en sommes pas moins encore sur le terrain de la coopération simple qui trouve son matériau dans des hommes et des choses déjà existants. Cependant il se produit très rapidement une transformation essentielle. Le tailleur, le serrurier, le fabricant de baudrier, etc. qui ne sont occupés qu'à faire des voitures, perdent aussi peu à peu et l'habitude et la capacité d'exercer leur ancien métier dans toute son extension possible. D'un autre côté, leur savoir-faire unilatéralisé acquiert la forme la plus adéquate à cette sphère d'action resserrée. A l'origine, la manufacture de calèches apparaissait comme une combinaison de métiers autonomes. Elle devient peu à peu division de la production de calèches en ses différentes opérations particulières, dont chacune se cristallise séparément en fonction exclusive d'un travailleur et dont la totalité est exécutée par l'union de ces travailleurs partiels. De la même façon, les manufactures de drap et toute une série d'autres manufactures sont nées de la combinaison d'artisanats différents commandés par le même capital².

¹ Extraits de son livre *Le capital, critique de l'économie politique*, 1867, Paris, PUF, Quadrige, 1993, p. 378-379, 430-431 (le titre est de notre fait ; LM).

² Pour donner un exemple plus moderne du mode de formation de la manufacture, citons le passage suivant: la filature et le tissage de la soie de Lyon et de Nîmes «est toute patriarcale; elle emploie beaucoup de femmes et d'enfants, mais sans les épuiser ni les corrompre; elle les laisse dans leurs belles vallées de la Drôme, du Var, de l'Isère, du Vaucluse pour y élever des vers et dévider leurs cocons; jamais elle n'entre dans une véritable fabrique. Pour être aussi bien observé... le principe de la division du travail s'y revêt d'un caractère spécial. Il y a bien des dévideuses, des moulineurs, des teinturiers, des encolleurs, puis des tisserands; mais ils ne sont pas réunis dans un même établissement, ne dépendent pas d'un même maître, tous ils sont indépendants ». (BLANQUI, *Cours d'Economie Industrielle*, recueilli par A. Blaise, Paris 1838-1839, p. 79). Depuis que Blanqui a écrit ces lignes, ces différents travailleurs indépendants ont été en partie rassemblés dans des fabriques. [(Ajout d'Engels à la quatrième édition :) Et depuis que Marx a écrit ces lignes, le métier mécanique s'est installé dans les fabriques et a eu vite fait d'en chasser le métier à main. L'industrie de la soie à Krefeld en sait également quelque chose].

RHPM N° 5

Mais la manufacture naît aussi en empruntant le chemin inverse. Au départ, un grand nombre d'artisans qui font la même chose ou des choses de même espèce, par exemple du papier, ou des caractères d'imprimerie, ou des aiguilles, sont employés par le même capital en même temps, dans le même atelier. C'est la coopération sous sa forme la plus simple. (...)

Mais la révolution du mode de production dans l'industrie et l'agriculture a aussi notamment rendu nécessaire une révolution dans les conditions générales du procès social de production, c'est-à-dire dans les moyens de communication et de transport. De même que les moyens de communication et de transport d'une société dont le pivot, pour reprendre une expression de Fourier, était la petite agriculture, avec son industrie domestique secondaire et l'artisanat urbain, ne pouvaient absolument plus suffire aux besoins de production de la période manufacturière avec sa division élargie du travail social, sa concentration des moyens de travail et des ouvriers et ses marchés coloniaux, ce qui explique d'ailleurs qu'ils furent effectivement bouleversés, de même les moyens de communication et de transport légués par la période manufacturière se transformèrent bientôt en entraves insupportables pour la grande industrie avec sa vitesse fébrile de production à très grande échelle, sa projection continue de grandes quantités d'ouvriers et de capitaux d'une sphère de production dans une autre, ses connexions nouvellement créées à l'échelle du marché mondial. Mis à part le bouleversement complet dans la construction des grands voiliers, le système de communication et de transport fut par conséquent adapté progressivement, par un système de navigation fluvial à vapeur, de chemins de fer, de bateaux à vapeur de haute mer et de télégraphes, au mode de production de la grande industrie. Mais les quantités énormes de fer qu'il fallut alors forger, souder, couper, forer, façonner, exigèrent à leur tour des machines cyclopéennes que la construction mécanique manufacturière fut incapable de créer.



La concurrence des diligences au XIX^e siècle

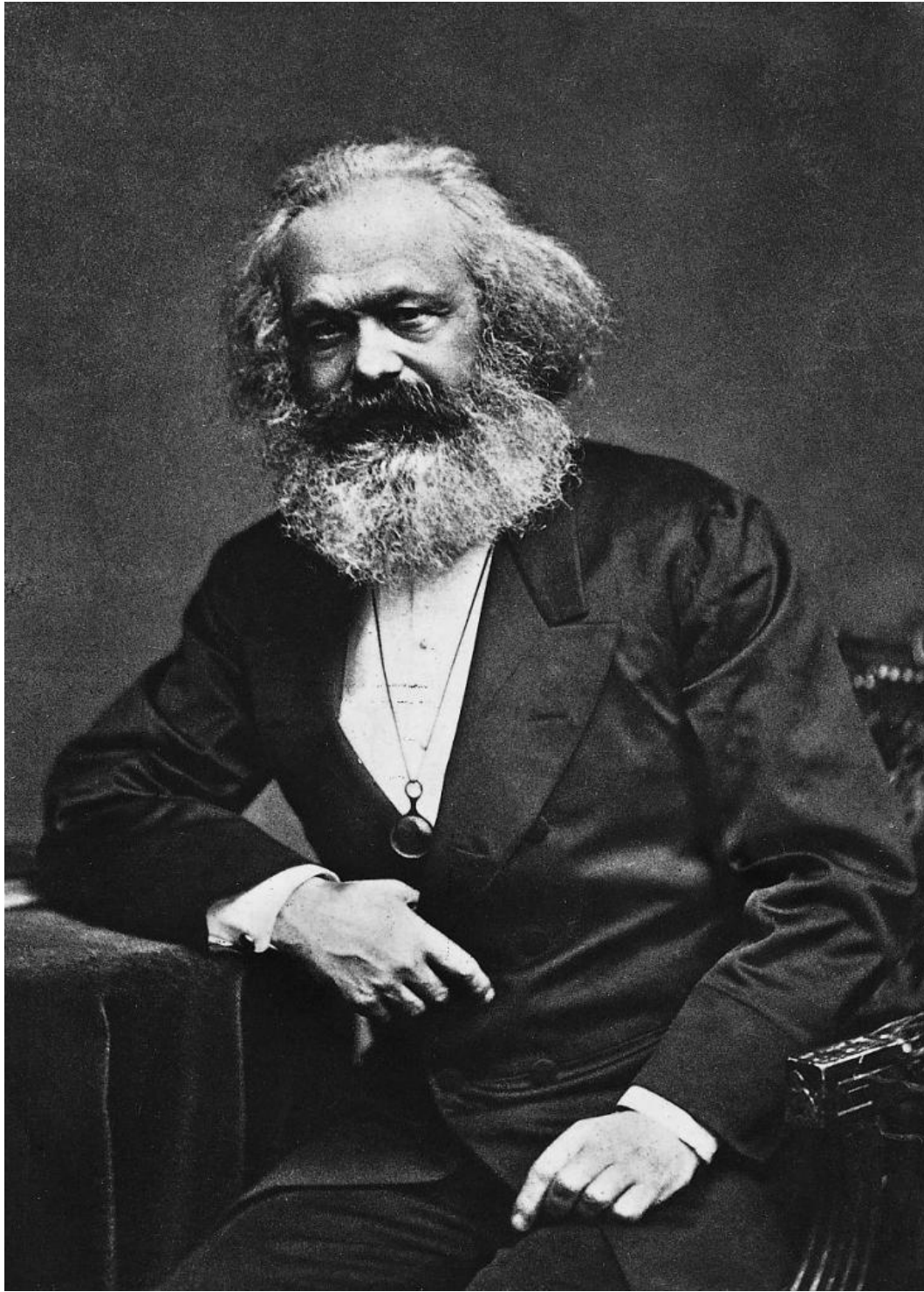
Notice sur Karl Marx

Ce grand économiste allemand est né le 5 mai 1818 à Trèves (Rhénanie). Après des études secondaires dans sa ville natale, il entre à l'université de Bonn en 1835 pour y suivre des études de droit, puis à celle de Berlin l'année suivante pour une formation en histoire et en philosophie. Il la termine en 1841 avec un doctorat sur la *différence de la philosophie de la nature chez Démocrite et Épicure* qu'il soutient à l'Université d'Iéna. Il revient à Bonn pour faire une carrière universitaire mais renonce face à l'animosité du gouvernement en raison de ses activités politiques. Il devient journaliste à la *Rheinische Zeitung* puis son rédacteur en chef dès 1842. Mais le gouvernement interdit ce titre l'année suivante. Marx s'installe alors à Paris pour travailler aux *Annales franco-allemandes*. En septembre 1844 il fait la connaissance de Friedrich Engels. Ils écrivent ensemble *La Sainte Famille*, puis *L'idéologie allemande*. Marx critique ensuite Proudhon en 1846 dans sa *Misère de la philosophie*. Mais dès 1845 il quitte Paris pour rejoindre Bruxelles. En 1847 lui et Engels rejoignent la Ligue des communistes et publie le *Manifeste du parti communiste* l'année suivante. Marx revient à Paris à l'occasion de la révolution de février 1848 mais part rapidement à Cologne pour diriger la *Nouvelle Gazette Rhénane*. Il est obligé de s'exiler en 1849 à Londres où il demeurera désormais jusqu'à sa mort le 14 mars 1883. Son grand livre, *Le Capital*, paraît en allemand en 1867.

Dans ce livre, il ne cite les messageries qu'une fois. Selon lui le taux d'intérêt du capital emprunté n'est pas différent qu'il s'agisse d'une compagnie de chemins de fer ou d'une messagerie à chevaux. La seule différence est dans la composition du capital des deux types de firmes : la première a beaucoup de capital constant et peu de capital variable, tandis que dans la seconde il y a moins de capital constant et plus de capital variable. Marx dénomme « capitaux à constitution supérieure » ceux qui comprennent beaucoup de capital constant et « capitaux à constitution inférieure » ceux des messageries qui engagent plus de capital variable. Ces dernières créent plus de plus-value que les premières, donc ils rapportent moins qu'ils n'engendrent de profits. C'est pourquoi les taux d'intérêts et les taux de profits sont différents. Cet exemple a été relevé par un commentateur russe de Marx : V.G. Simkhovitch, *Marxisme contre socialisme*, 1919, Payot¹.

Ouvrages principaux : *Argent, État et Prolétariat*, 1843-44. *Manuscrits de 1844*. *L'idéologie allemande*, 1845 (avec F. Engels). *Misère de la philosophie*, 1847 (y traite des coalitions de messageries, in vol. 1, p. 200). *Manifeste du parti communiste*, 1848 (avec F. Engels). *Discours sur le libre-échange*, 1848. *Travail, salaire et capital*, 1849. *Introduction générale à la critique de l'économie politique*, 1857. *Le 18 brumaire de Louis Bonaparte*, 1862. *Sur Proudhon*, 1865. *Le Capital*, 3 tomes, 1867-1894.

¹ Cf. Gaëtan Pirou, 1945, *L'utilité marginale de C. Menger à J.-B. Clark*, Paris, Domat-Montchrestien, 3^e édition, p. 108-109.



Source : Institut Copet.

Les variations des prix en France depuis un demi-siècle : les transports, le prix des voyages

Alfred de FOVILLE¹

Tous ceux qui assistaient, il y a quelques semaines, aux fêtes de Philadelphie ont remarqué dans le cortège du Centenaire un détail original. On avait placé côte à côte, sur un char allégorique, deux femmes, dont l'une, couverte de haillons, tenait une quenouille et filait, tandis que l'autre, proprement vêtue et même coquettement, conduisait une machine à coudre. Chacune de ces deux images vivantes portait une date : 1776, 1876. On personnifiait ainsi le travail féminin à deux époques mémorables des annales de l'Amérique du Nord, et on résumait avec une muette éloquence cette rapide succession de perfectionnements et d'inventions qui, depuis un siècle, ont transformé la petite industrie comme la grande.

Il n'y aurait eu, ce nous semble, ni moindre plaisir ni moindre profit pour la foule à se voir raconter de la même façon l'histoire si curieuse et si instructive des moyens de transport. Que de progrès là aussi, depuis le temps où l'homme primitif, réduit à ses propres forces, se frayait péniblement un chemin au travers des forêts vierges et faisait lui-même le métier de bête de somme ! L'utilisation de certains animaux comme moteurs fut une première et précieuse conquête : le bœuf, le renne, le cheval, le chien, le chameau, l'éléphant devinrent tour à tour les esclaves dociles de l'espèce humaine. On leur fit d'abord porter, puis traîner des fardeaux proportionnés à leur puissance musculaire. L'invention de la roue, un trait de génie sans qu'il y paraisse, permit de substituer au traîneau le chariot, qui devint successivement le char, la litière, le carrosse. En même temps, les peuples commençaient à comprendre l'utilité des routes et à les multiplier. Mais que de temps et d'efforts il avait fallu pour amener la viabilité d'une part et la carrosserie de l'autre au point où on était encore à cet égard il y a deux cents ans ! Et depuis lors, quelle métamorphose ! C'est aujourd'hui le plus banal des lieux communs que la comparaison des voyages en chemin de fer avec les voyages en coche ou en diligence, et nous ne voudrions pas redire ici ce qui a été dit mille fois. Mais la précision fait presque toujours défaut à ces rapprochements tout superficiels, et sur la question des prix notamment, beaucoup de personnes sont loin de se faire une idée exacte des avantages obtenus. Nous ne croyons donc pas inutile de nous y arrêter quelques instants, pour tâcher de compléter, par des indications positives et concluantes, les notions générales que chacun possède en pareille matière.

Veut-on savoir ce qu'étaient les voyages sous Louis XIV ? Écoutons madame de Sévigné partant pour la Bretagne : « Je vais monter en carrosse : j'ai deux hommes à cheval et six chevaux. » Et une autre fois : « Je vais à deux calèches ; j'ai sept chevaux de carrosse, un cheval de bât qui porte mon lit, et trois ou quatre hommes à cheval ; je serai dans ma calèche, tirée par mes deux beaux chevaux ; l'autre aura quatre chevaux, avec un postillon. » Ce qu'il en coûtait pour promener de province en province

¹ *L'Économiste français*, 4^e année, 2^e volume, n° 40, samedi 30 septembre 1876, p. 435-437. Voir aussi *l'Économiste français* du 26 août 1876 (début de la série).

RHPM N° 5

une pareille caravane, on peut se l'imaginer. Avec cela, et tout en s'aidant de bateaux dès qu'elle en trouvait qui pussent la conduire, la noble marquise mettait au moins huit jours pour gagner Nantes ou Vichy, et près d'un mois pour revenir de Provence. On ne voyageait que de jour, bien entendu, et on ne faisait guère qu'une dizaine de lieues par journée, allant presque tout le temps au pas, et souvent à pied derrière les voitures, seul moyen qu'on eût d'être sûr de ne pas verser. Le roi lui-même, en 1680, se rendant de Paris à Châlons (quarante-trois lieues), couchait cinq fois en route.

Mais parlons des voitures publiques, car tous les voyageurs n'avaient pas équipage, et prenons par exemple la route de Paris à Lyon, qui, reliant les deux plus grandes villes du royaume, était naturellement une des mieux entretenues et des plus fréquentées. La Correspondance des contrôleurs généraux des finances, publiée par M. de Boislisle, nous apprend (lettre 1132) que, vers 1692, deux carrosses partaient chaque semaine de Paris pour Dijon et de Dijon pour Paris. C'était tout. Ces lourds véhicules mettaient à faire le trajet (quatre-vingts lieues) huit jours en hiver, sept jours en été, soit en moyenne dix ou onze lieues par jour, ni plus ni moins que les calèches de madame de Sévigné. Un bon marcheur en ferait autant. Quant aux prix, les voici : 24 livres [tournois] par personne, et, pour es paquets ou bagages, 3 sols par livre [500 grammes]. 24 livres, à la fin du XVII^e siècle, représentaient, comme métal, environ 40 francs, et constituaient, vu l'échelle générale des prix, une valeur certainement supérieure à 120 francs de nos jours. Pour quatre-vingts lieues, c'est 1 fr. 50 par lieue : près de 0 fr. 40 par kilomètre. Les frais d'auberge doublaient au moins la dépense. Aujourd'hui, vingt trains par jour transportent de Paris à Dijon, *et vice-versa*, quelques milliers de voyageurs, les uns en six heures, les autres en dix, moyennant 38 fr. 60 en première classe, 29 fr. 05 en seconde, et 21 fr. 30 en troisième, impôt compris.

Sous Louis XV, ce n'était plus en carrosse, mais en coche qu'on voyageait. Le coche qui allait de Paris à Lyon se composait d'une caisse de sept pieds de long sur cinq de large, éclairée sur chaque face par trois espèces de meurtrières et suspendue, à l'aide de soupentes, sur un train qui portait à l'avant le cocher et à l'arrière les bagages. Douze personnes s'entassaient bon gré mal gré dans cette boîte, et fouette cocher ! Cinq jours en été, six jours en hiver suffisaient désormais pour arriver de Paris à Lyon (cent vingt-cinq lieues) ; cela faisait, dans la belle saison, vingt-cinq lieues par jour ; et on trouvait cela si beau que le nom flatteur de *diligence* fut inventé précisément pour cette voiture-là. Le trajet de Paris à Rouen (trente-deux lieues) se faisait en trente-six heures. Pour aller de Paris à Strasbourg (cent dix-sept lieues), on mettait trois jours de plus que pour traverser aujourd'hui l'Atlantique. On était le septième jour à Bar-le-Duc, le huitième à Nancy, le douzième à Strasbourg !

Cette lenteur nous semble incompréhensible ; mais elle ne s'expliquait que trop par l'insuffisance absolue des travaux de voirie et par les défauts de construction des véhicules employés. Il ne semblait même pas admissible qu'on dût jamais aller beaucoup plus vite. On citait volontiers, comme le *nec plus ultra* de la célérité, la malle de Hanovre à Cologne (soixante-cinq lieues) qui n'était que trente-six heures en route, et Leibniz avait fait hausser les épaules quand il avait dit qu'on pourrait peut-être un jour effectuer en vingt-quatre heures un parcours notablement plus long : « Il avait songé, dit Fontenelle, à rendre les carrosses plus vites et plus commodes, et de là un docteur prit occasion de lui imputer, dans un écrit public, qu'il avait eu dessein de construire un chariot qui aurait fait en vingt-quatre heures le trajet de Hanovre à

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Amsterdam. » Quelle était exactement la conception du grand mathématicien allemand ? Nous l'ignorons ; mais n'est-il pas curieux de voir que l'auteur de *la Pluralité des mondes* le croyait calomnié et repoussait lui-même, comme une folle chimère l'idée qu'on pût jamais faire quatre-vingt-cinq lieues en un jour ?

Les améliorations importantes réalisées en France par Turgot, au double point de vue des voies de communication et des instruments de transport, ne furent pas un des moindres bienfaits de son intelligence et féconde administration. Le monopole a ses heures d'opportunité : Turgot réunit en une seule toutes les entreprises particulières de messageries. C'est en 1775 que les *Messageries royales* s'établirent rue Notre-Dame-des-Victoires. Les diligences en poste ou *turgotines*, comme les appelait alors la reconnaissance publique, avaient leurs bureaux les unes rue Saint-Denis, à l'hôtel du Grand-Cerf, les autres sur le quai des Célestins. Le service, était bien organisé pour l'époque et répondait d'une manière à peu près suffisante à des besoins qui étaient encore singulièrement limités. Nous avons sous les yeux la Liste générale des postes de France pour l'année 1782, et il nous paraît intéressant d'en extraire le tableau des lignes desservies, avec le nombre des départs, les distances parcourues, la durée et le prix des voyages : [voir le tableau page suivante].

Le lecteur n'a sans doute pas été jusqu'au bout de ce tableau sans s'apercevoir que les prix consignés dans la dernière colonne ne sont que l'exacte application aux distances parcourues d'un taux uniforme de 16 sols par lieue, soit 0 fr. 20 par kilomètre.

Il en coûtait plus cher encore pour voyager en chaise de poste. Le prix fixé par les ordonnances royales des 8 décembre 1738 et 28 novembre 1756 était, par poste de deux lieues, de vingt-cinq sols par chaque cheval, et de cinq ou dix sols par postillon ; le tarif officiel n'était que de cinq sols, mais l'usage avait doublé le chiffre. On arrivait ainsi à un minimum de 3 livres par poste ou trente sols par lieue, car on ne payait jamais moins de deux chevaux et un postillon. « Tout courrier à franc étrier, dit l'ordonnance de 1756, doit avoir un postillon monté pour lui servir de guide. Les voitures montées sur deux roues, ayant brancard, chargées d'une personne, seront conduites par un postillon et attelées de deux chevaux ; chargées de deux personnes, seront conduites par un postillon et attelées de trois chevaux ; chargées de trois personnes, seront conduites par un postillon et attelées de trois chevaux, et il en sera payé cinq... Les voitures montées sur quatre roues, ayant timon, chargées d'une ou de deux personnes, seront conduites par deux postillons et attelées de quatre chevaux ; chargées de trois personnes, seront conduites par deux postillons et attelées de quatre chevaux, et il en sera payé cinq ;... chargées de six personnes, seront conduites par trois postillons et seront attelées de huit chevaux, et il en sera payé neuf. » A ce compte, une personne seule, voyageant en poste, avait, pour un trajet de cent lieues, 150 livres à payer. A une famille de six personnes, le même voyage coûtait 640 livres, soit encore plus de 100 livres par tête. Et nous n'avons pas fait figurer dans notre calcul certains droits supplémentaires stipulés par les ordonnances, par exemple pour la sortie de Paris ou pour les chevaux et bœufs de renfort qu'on était obligé de prendre pour gravir les côtes. Avec les frais d'auberge, les gratifications, etc..., un grand voyage devenait chose fort onéreuse. Il ne faut rien exagérer cependant. L'Anglais Thomas Martyn, dans un *Guide du voyageur en Italie*, imprimé en 1791, compte 780 livres pour aller en chaise de poste de Calais à Paris et 3,000 livres de Calais à Nice. Il est permis de croire que Martyn ne voyageait pas seul et qu'il faisait

RHPM N° 5

bonne chère. Peut-être aussi, sachant que tout chemin mène à Rome, avait-il commencé son voyage en Italie par un jour de France complet.

Service des diligences en 1782.

DE PARIS A :	Nombre de départs par semaine	Nombre de lieues parcou- rues ¹	Durée du voyage		Prix du voyage	
			jours	heures	livres	sols
Toulouse.	1	169	8	»	135	4
Orléans.	3	28	»	17	22	8
Bordeaux.	2	155	6	»	124	»
La Rochelle. . . .	1	122	4	»	96	16
Chartres.	2	20	»	14	16	»
Angers.	1	73	3	»	58	8
Rennes.	2	83	3	12	66	»
Caen.	2	52	1	12	41	12
Rouen.	7	30	»	18	24	»
Amiens.	1	31	1	»	24	16
Calais.	1	68	3	»	54	8
Lille.	3	57	2	»	45	12
Valenciennes. . .	3	50	2	»	40	»
Saint-Quentin. . .	1	35	1	»	28	»
Laon.	1	33	1	»	26	8
Reims.	1	38	1	»	30	8
Sedan.	1	61	2	»	48	6
Metz.	2	76	3	»	60	16
Nancy.	1	82	3	»	65	12
Strasbourg. . . .	1	117	4	12	93	12
Troyes.	1	38	1	»	30	8
Bâle.	1	115	4	12	92	»
Besançon.	1	94	3	12	75	4
Lyon.	5	111	5	»	88	16
Marseille.	1	197	13	»	157	12
Clermont-Ferrand	1	93	3	12	74	»

Nota bene : » = 0.

La période révolutionnaire ne fut pas une époque de progrès pour la viabilité française. La suppression des corvées, en 1786, avait été un grand bienfait pour les populations rurales, mais l'entretien des chemins en avait d'abord souffert. En 1791, cet entretien fut mis à la charge des départements, et il en résulta une véritable désorganisation du service. Plus tard, au contraire, grâce à la division de nos voies publiques en voies nationales, voies départementales et voies vicinales (1811), grâce aux efforts persévérants de l'Empire, de la Restauration et du gouvernement de Juillet, grâce enfin à la supériorité de nos ingénieurs, la France se trouva sillonnée en tous sens par de belles et bonnes routes, suffisamment plates, et où la rapidité des transports ne fut plus limitée que par l'insuffisance naturelle du seul moteur dont on sût encore se servir, le cheval. Comparez à la marche des diligences intermittentes du temps de Louis XVI la marche des malles-poste quotidiennes qui, cinquante ans plus

¹ La lieue de poste, de 28 ½ au degré, avait 3,898 mètres de longueur ; elle était, par conséquent, à très-très-peu près égale à notre lieue de quatre kilomètres.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

tard, dès les premières années du règne de Louis-Philippe, faisaient à la fois le service des dépêches et celui des voyageurs :

Marche des malles-poste en 1832.

Trajet	Nombre de lieues parcourues	Durée des voyages en heures	Prix du voyage Francs centimes	
Paris à Toulouse.	182	70	140	25
— à Bordeaux.	155	46	119	65
— à Nantes.	96	37	74	25
— à Brest.	150	61	116	65
— à Caen.	55	23	43	15
— à Rouen.	30	11	23	65
— à Calais.	69	28	54	40
— à Lille.	60	22	47	65
— à Mézières.	60	22	46	50
— à Strasbourg.	121	47	93	75
— à Lyon.	120	47	92	25
— à Clermont-Ferrand.	97	37	74	65
Toulouse à Bayonne.	71	26	54	40
Bordeaux à Toulouse.	66	18	51	»
Bordeaux à Bayonne.	66	18	50	25
Châlons à Nancy.	42	14	32	65
Troyes à Mulhouse.	76	27	57	75
Moulins à Lyon.	46	19	35	65
Lyon à Marseille.	88	33	67	15
Avignon à Toulouse.	90	31	68	25

Le rapprochement des deux tableaux que nous venons de placer l'un après l'autre sous les yeux du lecteur donne la mesure des progrès accomplis pendant le demi-siècle qui a précédé l'ère des chemins de fer. La malle-poste, roulant jour et nuit, avec ses cinq ou six percherons au galop, ne mettait plus que trois jours au lieu de huit pour aller à Toulouse, et deux jours au lieu de six pour aller à Bordeaux. Sa vitesse moyenne était donc triple de celle de l'ancienne diligence, comme la vitesse des trains de chemins de fer est triple de celle des malles-poste. Quant aux prix, ils avaient à peine changé : 140 francs au lieu de 135 pour aller à Toulouse, 160 francs au lieu de 157 pour aller à Marseille, 43 francs au lieu de 41 pour aller à Caen. Le tarif n'étant plus que de 0 fr. 75 par lieue au lieu de seize sous, on pourrait s'étonner de trouver dans les prix une augmentation, si légère qu'elle soit. Mais cette apparente contradiction s'explique aisément : il avait été fait pendant les trente premières années du siècle beaucoup de rectifications de routes, pour éviter les pentes trop raides. Or, ce qu'on appelle dans le langage des ponts et chaussées une *rectification* consiste ordinairement, chose singulière, à remplacer une côte à peu près droite par des courbes plus ou moins sinueuses. Il suit de là que la distance des mêmes villes se trouve exprimée, dans le second tableau, par des chiffres quelque peu supérieurs à ceux du premier. D'autre part, le tarif de 1832 comprend pour chaque direction quelques postes supplémentaires, correspondant aux principales villes qu'on avait à traverser.

RHPM N° 5

Quant aux personnes qui voyageaient en voiture particulière avec les chevaux de la poste, voici quelles étaient, il y a quarante-cinq ans, les conditions réglementaires. On payait, par poste de deux lieues, 1 fr. 50 pour chaque cheval et 1 fr. 50 pour chaque postillon, bien que la loi du 19 frimaire an VII, encore en vigueur, ne stipulât pour les postillons qu'un prix moitié moindre. A ce taux, une personne seule, voyageant en chaise ou cabriolet, avec deux chevaux, nombre minimum, et un postillon, n'avait pas moins de 4 fr. 50 à déboursier par poste, soit 2 fr. 25 par lieue. A vrai dire, il n'en coûtait pas plus cher s'il y avait dans la voiture deux voyageurs au lieu d'un. Une calèche à brancard, pouvant contenir trois personnes, exigeait trois chevaux, qui, avec le postillon, revenaient à 6 francs par poste ou 3 francs par lieue. Une berline, avec quatre personnes, quatre chevaux et deux postillons coûtait 9 francs par poste, 4 fr. 50 par lieue. Pour six postes, il fallait six chevaux, et la dépense montait à 12 francs par poste ou 6 francs par lieue. Ajoutez là aussi les postes supplémentaires, les chevaux de renfort, la traversée des villes, et vous arriverez, pour un trajet de longue haleine, à des chiffres que le plus grand nombre des voyageurs devaient trouver inabordables. C'est tout au plus si, pour comparer utilement aux voyages d'autrefois ceux d'aujourd'hui, comme nous continuerons à le faire dans notre prochain article, on peut assimiler, non comme confortable, mais comme clientèle, la première classe des chemins de fer à la chaise de poste, et la seconde à la diligence. Quant aux braves gens qui peuplent les bancs de bois de nos wagons de troisième classe, la comparaison est plus difficile encore, car leurs pères voyageaient à pied, ou plutôt ne voyageaient pas.

Notice sur Alfred de Foville

Cet économiste français est né le 26 décembre 1842 à Paris où il est décédé le 14 mai 1913. Polytechnicien, il fut aussi statisticien et géographe des transports. Il fonda l'Institut français de statistique et collabora à plusieurs périodiques dont *l'Economiste français*. Il fut tour à tour auditeur au Conseil d'État, chef du Bureau de statistique et de législation comparée du ministère des Finances de 1873 à 1893, puis directeur des Monnaies et Médailles de 1893 à 1900.

Ouvrages :

La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales, 1880.

L'administration de l'agriculture au contrôle général des finances (1785-1787), 1882 (avec Henri Pigeonneau).

Le morcellement. Études économiques et statistiques sur la propriété foncière, 1885.

La Richesse en France et à l'étranger, 1893.

Les Messageries nationales vers 1850-1860

René MUSNIER

Président directeur général¹

Au cours du XIX^e siècle, les Messageries Nationales² semblent avoir atteint leur maximum d'éclat entre 1850 et 1860.

Et pourtant, cette période de grandes initiatives fut aussi celle qui faillit marquer le terme de la Société : en voulant s'adapter aux avantages du chemin de fer elle risquait de signer son échéance fatale.

Avant d'entreprendre la phase qui devait, quelques années après, aboutir à la création de la Compagnie qui devenait plus tard celle des Messageries Maritimes et d'évoquer le litige qui opposa la Société à la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans, examinons la situation en 1850.

Au cours d'une assemblée tenue en mai, l'Administration fait le point : la situation financière est florissante, les bénéfices de l'exercice 1849 dépassent 750.000 francs, mais le développement du réseau ferré tient dans le compte rendu la place prépondérante : « Plusieurs sections de chemins de fer se sont ouvertes dans le courant de l'année : le chemin de Strasbourg, de Paris à Châlons ; celui de Lyon, de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon ; celui du centre, de Bourges à Nérondes ; celui de Nantes, de Tours à Angers et celui de l'Ouest, de Paris à Chartres. Il en est résulté beaucoup d'embarras et de perturbations dans nos services. Refoulés du centre nous avons étendu nos bras vers les parties les plus reculées de la France et avons développé nos services sur plusieurs points que nous avons pris pour centres d'opérations : Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rennes sont de ce nombre. Cependant en disséminant ainsi nos services, nous avons dû prendre en considération l'importance que certaines personnes ont dans ces localités et la nécessité d'une surveillance intéressée. Nous avons donc pensé à admettre en participation, mais sans gestion, des maîtres de poste ou des entrepreneurs que nous dépossédions. C'était non seulement un moyen d'entrer sans luttes dans les produits des nouvelles lignes que nous voulions exploiter, mais d'avoir des auxiliaires influents contre les concurrences nouvelles qui voudraient s'organiser. A chaque temps son système »³.

Peu à peu ces lignes éphémères devaient disparaître ; la rapidité de la construction des voies ferrées dépassait toutes prévisions. En 1851, la ligne de Paris à Lyon était livrée à la circulation ; moins de deux ans après, celles de Paris-Strasbourg et Paris-Bordeaux, pour ne citer que les principales, étaient achevées ! Conséquence inéluctable : tandis que décroissent les services de diligences, ceux des expéditions par voie ferrée marquent au contraire une courbe ascendante.

¹ Chapitre VII de son livre commémoratif (1948) *Les Messageries nationales*, Paris, Pouzet, p. 87-96.

² Le 2 février 1853, la raison sociale de la Société devint par décret : « Messageries Impériales » (RM).

³ Un état du 1^{er} juillet 1855, mentionne l'existence de 39 services en participation, dans les régions les plus diverses. Parmi ceux-ci existait un service journalier de Nice à Gênes avec des voitures de douze places.

RHPM N° 5

Tous les rapports des années entre 1850 et 1855 sont bourrés des mêmes considérations : ouverture de tronçons du chemin de fer et décentralisation des services de diligences et de roulage rejetés sur des dessertes de plus en plus réduites.

Malgré tout, la lutte pour la vie de la société se poursuit avec âpreté, tandis que les considérations formulées sont toutes de désillusion et d'amertume : « Nous ne devons pas laisser ignorer que si, en général, les Compagnies de chemins de fer ont compris qu'elles n'avaient qu'à gagner en nous donnant des facilités pour le maintien de nos services et l'établissement de services correspondants, la plus puissante entre toutes a entrepris contre nous un lutte très vive non seulement sur sa propre ligne, mais sur les canaux, mais jusqu'à Lyon, jusqu'à Nantes, jusqu'à Bordeaux, partout enfin ». Ceci, écrit au début de 1851, marque le point de départ des difficultés avec la Compagnie d'Orléans.

A la même date, autre expression de dépit à l'adresse cette fois de la Compagnie du Nord, dont les prétentions provoquent une riposte qui ne semblait que folie ! « Cette Compagnie a organisé la concurrence contre nous, non seulement sur ses propres lignes, mais partout, sur toutes les routes et par tous les moyens. Cette agression injuste, contraire à l'esprit et au texte de son cahier des charges nous a mis dans la nécessité de remonter sur la route de terre un service au pas de Paris à Lille, un autre de Paris à Saint-Quentin et un troisième de Paris à Amiens, et de plus un service de fourgons au trot qui dessert les villes principales du Nord. Nous avons dû aussi organiser un service économique sur le canal qui nous permet de résister d'une manière plus efficace aux prétentions de la Compagnie du Nord, qui ne tendent à rien moins qu'à nous obliger à fermer nos bureaux dans les localités que sa ligne traverse... »

Simultanément des relations cordiales s'établissent avec le Chemin de fer de Lyon : des traités sont passés qui ménagent les intérêts des Messageries pour les transports des marchandises en petite et en grande vitesse par fer et par la correspondance des services de roulage. Les méthodes, on le voit, n'étaient pas les mêmes dans tous les réseaux.

La lutte des « services au pas » organisée contre les « trains » de la Compagnie du Nord fut naturellement éphémère ! Si étrange que cela puisse paraître, les moyens de résistance utilisés avaient produit leur effet : certes, les Messageries avaient en quelques mois essuyé une perte dépassant 200.000 francs, mais dès la fin de 1851 une convention stipulait que la Compagnie du Nord verserait aux Messageries, par un règlement échelonné, une indemnité de 100.000 francs moyennant suppression des services de rouage par eau et par terre ; elle s'engageait en outre à remettre la moitié de toutes les marchandises de petite vitesse qu'elle amènerait d'un point quelconque de ses lignes à Paris et qui serait destinée à être réexpédiée. De plus, elle accordait pendant six ans des facilités pour faire le « groupement » sur toutes ses lignes, des marchandises en grande vitesse.

Le « cheval », on le voit, avait eu raison de la « locomotive », cas unique certainement, qu'il convenait de signaler.

*

Au début de 1854 la Société n'avait plus que 203 chevaux, plus 120 chevaux en demi-propriété « disséminés sur le routes pour les services que les relayeurs ne voulaient pas exécuter, par suite de l'instabilité des relais en raison des prolongements

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

constants des chemins de fer ». Cette indivision avec des employés de province d'une importante partie de la cavalerie ne fut qu'un bref épisode en raison des nombreuses et peu surprenantes difficultés qu'elle entretenait.

C'est en 1854 que se place le rachat par les Messageries Impériales de l'entreprise des Messageries Générales (Laffitte et Caillard). Le but de cette opération n'était pas tant d'augmenter de 119 voitures l'effectif de la Société que de « rester seuls avec des droits réels en vue d'arrangements avec toutes les Compagnies de Chemins de fer ». On constate pourtant, qu'antérieurement à ce rachat, les pensées des administrateurs s'orientent plus ou moins ouvertement et sous différentes formes vers les solutions de liquidation.

En 1855 cette éventualité qui devient une réalité, est présentée aux actionnaires ainsi placés devant le fait accompli. Ils le sont, après un exposé où l'histoire des chemins de fer est retracé en parallèle de celui de la Société.

« Il y a environ vingt-cinq ans que le premier chemin de fer construit en Europe a été inauguré en Angleterre. La merveilleuse activité de circulation qui existait entre la première ville maritime, Liverpool et le plus grand centre manufacturier Manchester pouvait faire croire que ce n'était qu'à titre exceptionnel que ces capitaux étaient engagés dans une entreprise qui paraissait alors encore plus hasardeuse qu'elle n'était importante.

« Ce n'est que plusieurs années après que l'on conçoit en France le projet de desservir par une voie ferrée le bassin considérable des houillères de Saint-Etienne et de Rive-de-Gier¹. Mais ce n'est que lorsque la Compagnie de Saint-Germain eût exécuté son railway et commencé son exploitation avec des moyens de traction perfectionnés, que l'on comprit en France que ce nouveau système pourrait bien remplacer dans un temps plus ou moins éloignés les modes ordinaires de transports sur les routes de terre. »

L'exposé continue : ouverture de la ligne de Versailles, concurrente de celle de Saint-Germain² ; ouverture simultanée en 1844 des tronçons Paris à Orléans et Paris à Rouen ; création du système — dit Arnoux — qui permettait de placer les diligences débarrassées de leurs trains de roues sur des plates-formes « ce qui ne devait avoir qu'une valeur de transition » ; ouverture successive des autres voies... « aujourd'hui toutes les lignes aboutissant à Paris sont en exploitation sur un rayon de plus de 200 kilomètres, il n'y a d'exception que pour celle de Paris à Caen et encore depuis deux jours est-elle ouverte jusqu'à Lisieux... »³

Ces phrases devaient sonner comme un glas aux oreilles d'actionnaires dont l'entreprise succombait sous les effets du progrès ! Avec quelle attention durent-ils écouter le développement de l'exposé !

« Dans le passé, prospérité presque inespérée prouvée par les résultats ; dans l'avenir, l'industrie des intermédiaires sans être désarmée complètement est menacée de subir des entraves peu compatibles avec l'industrie du commerce.

¹ La première concession d'un chemin de fer en France fut accordée en 1823 pour la ligne Saint-Etienne à Andrézieux.

² Un rapport développe l'idée que le rapprochement de ces deux lignes presque parallèles, Paris-Saint-Germain et Paris-Versailles, ne pouvait que provoquer la déconfiture des deux exploitations.

³ En 1859, 8 700 kilomètres de lignes étaient en exploitation.

RHPM N° 5

« Mais quelle qu'ait été la bonne volonté des compagnies de chemins de fer à l'égard des grandes entreprises de messageries ou leur mauvais vouloir, il nous reste à constater aujourd'hui, que par la seule force des choses, la décentralisation complète de nos services est un fait accompli !

« A l'aide du système Arnoux, des traités heureusement combinés ont assuré notre existence pendant un temps ; plus tard nous avons ajouté à notre exploitation les services du roulage ; enfin, à mesure que les chemins de fer dépossédaient nos services de terre, nous trouvions une certaine compensation à nos pertes dans le groupement des articles de messagerie à couvert et à découvert¹...

« A ces ressources sont venus s'ajouter les bénéfices réalisés sur les constructions de voitures dans nos ateliers pour le compte des Compagnies et aussi pour celui du Ministre de la Guerre. »

Cet historique se poursuit longuement ; il semble un plaidoyer incompréhensible si l'on se reporte aux résultats qui viennent d'être soumis aux actionnaires et qui se concrétisent par un dividende substantiel. Mais ce plaidoyer a un but précis et l'on comprendra que les circonlocutions les plus ampoulées n'étaient pas superflues pour aborder la conclusion : « Nous avons autorisé un de nos collègues à saisir les occasions d'entrer en pourparlers avec la Compagnie d'Orléans qui nous paraissait, et par la vivacité et la persistance de ses procédés contre le groupage et d'un autre côté par son importance propre et la prépondérance qu'elle devait aux hommes qui la dirigent, la mieux qualifiée pour absorber notre entreprise et pour entraîner par son exemple les autres compagnies de chemins de fer à prendre leur part d'une acquisition faite dans un but et un intérêt communs. »

*

C'est le « groupement » ou « groupage » des marchandises qui avait été la cause du litige avec la Compagnie d'Orléans ; litige qui devait, dans sa première période, entraîner la liquidation et le réveil de l'entreprise et en phases successives, 1857, 1861, 1874 et 1882, ne trouver sa solution définitive qu'en 1932 !

En 1853, à l'origine du débat, les Messageries Impériales éditaient, en quelque sorte par anticipation, un memento résumant la question du « groupement » ; on y trouvait développés les principes suivants : « Le groupement est attaqué dans l'intérêt personnel des compagnies de chemins de fer. Que faut-il pour le défendre ? Prouver :

« 1°) Qu'il était connu et pratiqué sans conteste dans l'industrie des transports lorsque les chemins de fer ont été établis.

« 2°) Qu'il était autorisé par les lois et les cahiers des charges aujourd'hui en vigueur.

« 3°) Qu'il est consacré par la jurisprudence des Cours Impériales et de la Cour de Cassation.

« 4°) Qu'il est favorable au public.

« 5°) Que l'interdire, ce serait modifier rétroactivement, au préjudice du public, des contrats dans lesquels le public est partie et dont il a payé le prix, puisque l'impôt a payé les travaux d'art exécutés par l'Etat.

¹ Le groupage à couvert consistait à réunir les colis dans des paniers clos ; le groupage à découvert était relatif aux colis mis en vrac dans les wagons.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

« 6°) Qu'aucun motif d'équité ne commande de grever l'intérêt privé de cette charge nouvelle au profit des compagnies de chemins de fer.

« 7°) Que la suppression du groupement livre le public sans contrepoids aux compagnies. »

Chacun de ces sept points est ensuite analysé et commenté. Sans entrer dans ces détails il est pourtant intéressant de noter à propos du 4°, qu'en général, pour des colis de 1 à 50 kilos les prix du chemin de fer sont supérieurs à ceux de la route sur les parcours où celle-ci a pu maintenir sa concurrence, les écarts de tarifs atteignant parfois 40 et 50 %¹.

En février 1855, un recueil d'observations avait été présenté au Conseil d'Etat sur le groupement des colis. Il débutait ainsi :

« Existera-t-il ou non, entre le public et les chemins de fer, des industries intermédiaires dont l'influence atténuera les dangers du monopole ?

« Telle est dans son expression la plus générale la question soumise au Conseil d'Etat.

« Ceux-là même, en effet, qui ont concentré dans les mains de l'industrie privée l'établissement et l'exploitation des chemins de fer n'ont pas pu méconnaître ce qu'avait de redoutable cette inféodation de l'industrie des transports pendant un siècle entier.

« Chaque jour voit disparaître les industries qui se rattachent à celle des transports ; si quelque entreprise s'élève qui ressemble à une concurrence, elle est écrasée sous un effort irrésistible et le moment approche où le commerce et le public se trouveront en face des chemins de fer sans contre-poids et sans défense.

« Le seul remède, ou plutôt le seul palliatif à ce mal incontestable, c'est de restreindre, au lieu de les étendre, les privilèges des chemins de fer ; c'est interpréter leurs chartes dans l'intérêt de la liberté individuelle, et non comme ils le veulent, dans le sens de leur monopole tyrannique. »

Cette requête n'avait précédé que de quelques mois l'assemblée où étaient dévoilés « la vivacité et la persistance des procédés de la Compagnie d'Orléans contre le groupage. »

En fait, depuis 1852 on était en pleine procédure : cette année-là, repoussant une injonction de l'Orléans, le litige avait été porté devant les Tribunaux. La Cour avait statué que six mois étaient accordés aux Messageries pour fermer toutes ses lignes sur ce réseau, jugement qui avait entraîné une immédiate réaction de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Strasbourg réclamant le bénéfice d'une satisfaction identique : fait lourd de conséquences puisqu'il risquait de réduire à néant l'évolution entreprise pour le maintien des Messageries.

En 1853 autre procès, dont l'issue nous vaut des commentaires qui ne sont pas dénués d'intérêt : « Nous avons obtenu gain de cause mais un appel de ce jugement a été formé devant la Cour Impériale².

¹ Exemples : Paris-Lille : 20 kilos, Messageries 2 fr. 35, chemin de fer 3 francs ; Paris-Nantes : 4 à 10 kilos, Messageries 1 fr. 75, chemin de fer 2 fr. 70 ; Paris-Strasbourg : 15 kilos, Messageries 3 francs, chemin de fer 4 fr. 50.

² En fait, les Messageries avaient gagné leur procès sur le groupage à couvert, mais l'avaient perdu sur le groupage à découvert.

RHPM N° 5

« Bien que les décisions soumises aux jugements des hommes soient toujours douteuses, nous avons le ferme espoir que nos adversaires succomberont devant toutes les juridictions, et nous pouvons espérer que la haute indépendance de notre Magistrature voudra se prononcer dans un sens favorable à l'industrie des transports.

« Ce n'est pas seulement en France que les compagnies prétendent au monopole absolu de leurs lignes ; en Angleterre elles exercent également contre les entrepreneurs de transports des surtaxes illégales, mais jusqu'à ce jour les Tribunaux les ont toujours condamnées.

« En Belgique, l'Administration des chemins de fer a demandé aux Chambres une mesure pour défendre le groupement ; cette demande a été repoussée comme vexatoire et contraire à l'intérêt public.

Et plus loin :

« Les Compagnies des Chemins de fer de Lyon, de la Méditerranée, de Rouen et de l'Ouest, comprenant mieux leurs intérêts, laissent au contraire les intermédiaires développer librement le trafic sur leurs lignes ; aussi, tous nos efforts tendent à améliorer les services affluents sur leurs lignes : nous avons maintenant prolongé d'un côté jusqu'à Gênes, de l'autre jusqu'à Nice ; nous avons créé de nouvelles correspondances au-delà de Turin et nous avons autant que possible ramené la circulation de la Suisse vers Dijon. »

Cependant la Compagnie d'Orléans ne lâchant prise malgré le résultat de son dernier procès avait pratiqué des représailles en subventionnant des entreprises locales au détriment des Messageries : lutte de prix, comme on en vit entre le fer et la route, dans la période de précoordination [à la nationalisation ?] à partir de 1932.

Et alors, cédant à un découragement qui s'explique incomplètement en face de la solide position de la société sur d'autres réseaux, les administrateurs engagent des négociations en vue du rachat de l'entreprise des Messageries Impériales par la Compagnie d'Orléans. On se demande quelle aberration les poussait à considérer que l'opération « obligeait la Compagnie d'Orléans à reconstituer la société qu'elle aurait absorbée ? »¹. On se demande aussi pourquoi cette proposition à la Compagnie d'Orléans et même « à toutes les compagnies qui voudraient se réunir à elle » aboutissait à cette conception que « la pensée du Conseil d'Administration fournissait l'occasion de syndiquer toutes les grandes compagnies de chemins de fer : la centralisation des expéditions serait conservée, le groupage n'étant qu'un des éléments d'une organisation plus vaste et d'une institution plus utile ».

Formule de large anticipation, qui ne trouva sa consécration qu'en 1938 lors de la constitution de la Société Nationale des Chemins de fer Français par la fusion des réseaux.

C'est bien en effet cette fusion que les administrateurs envisageaient alors, à travers la liquidation de la vieille entreprise.

« Les chemins de fer ont déjà senti le besoin de se relier les uns aux autres par une voie commune et de se solidariser par des relations matérielles, n'auront atteint leur état complet de perfection organique que lorsqu'ils auront coordonné leurs relations administratives, rapproché les uns des autres et transporté au centre des affaires les sièges de leurs directions, lorsqu'ils auront substitué la centralisation à la diffusion ;

¹ Rapport aux Actionnaires du 3 juillet 1855.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

lorsqu'ils auront établi un établissement central où les voyageurs et les chargeurs trouveront réunis tous les bureaux que comporte l'industrie du chemin de fer ; disposé de la manière la plus favorable des renseignements sur tous les moyens de transport, soit par les chemins de fer, soit autrement et pour toutes destinations ; créé des dépôts de marchandises de grande vitesse et de bagages pour le départ et pour l'arrivée avec des camions, des omnibus communiquant avec toutes les gares, pour tous les départs ; assuré les billets de correspondance pour tous les points ; organisé un office central de réclamations et une entreprise de groupage sous la surveillance des chemins de fer eux-mêmes.

« Enfin, un établissement destiné à placer à côté les unes des autres les administrations des diverses compagnies et leur permettant de mettre en commun certaines parties de leur gestion est absolument nécessaire. »

C'est avec ce programme et l'espérance d'une solution commandée par une nécessité, à leurs yeux impérieuse, que les administrations allaient conclure la liquidation des Messageries.

Cinq jours avant d'exposer ces idées aux actionnaires — le 30 juin — les administrateurs avaient, sans attendre la conclusion d'accords en cours, supprimé le groupement sur le réseau de l'Orléans, en vue de faciliter les pourparlers. Ceux-ci furent rapides : le 16 août, la vente des immeubles était signée sous réserve de ratification par les assemblées générales des deux entreprises.

Elle englobait les ateliers de Chaillot avec leur outillage fixe et mobile, les immeubles de la rue d'Hauteville ; l'Etablissement principal de la rue Notre-Dame-des-Victoires. Elle était consentie pour la somme de 5.208.460 fr. 04, ainsi décomposée :

Ateliers de Chaillot.	577.863, 86
Rue d'Hauteville	553.434, 53
Rue N.-D.-des-Victoires.	4.077.161, 65

Cette vente permettait d'attribuer à chacune des 238 actions des Messageries alors en circulation, 100 obligations de 500 francs chacune au prix de 300 francs l'une, soit 30.000 francs par action. Chaque titre donnait en outre droit à trois actions de la Société Maritime des Impériales¹ d'une valeur de 10.000 francs, soit 30.000 francs. Enfin, les autres valeurs actives de la Société devaient produire un minimum de 8.000 francs par titre.

C'était donc un total de 68.000 francs que chaque action de 10.000 francs allait recevoir. En conclusion de cette opération les administrateurs s'exprimèrent ainsi :

« Enfin, Messieurs, nous devons regarder comme une circonstance heureuse, après une carrière de plus de cinquante années, si fructueuse pour tous les intérêts qu'elle a abrités, que notre Société ait la chance, sans faire aucun sacrifice, de voir que le siège de son établissement qui a été en France le berceau de tous les services réguliers et rapides pour le transport des personnes et des choses, soit destiné au milieu de cette prodigieuse transformation de notre industrie à continuer au public les bienfaits de cette centralisation que nos prédécesseurs avaient si habilement organisée. »

Deux mois après, cette déclaration était suivie d'une lettre (21 septembre 1855) par laquelle la Compagnie des Messageries prenait l'engagement de liquider entière-

¹ La constitution de cette Société sera traitée au chapitre suivant. La branche maritime des Messageries était exclue de la vente consentie à la Compagnie d'Orléans.

RHPM N° 5

ment ses entreprises de messageries et de roulage pour l'époque à laquelle la Compagnie d'Orléans entrerait en jouissance des immeubles vendus.

Aucune difficulté ne s'éleva lors de la ratification par les actionnaires des deux sociétés. Les conventions passées furent approuvées aux Messageries séance tenante, à l'Orléans en 1856 seulement¹. On relève dans le rapport de cette Compagnie le passage suivant :

« ... il y avait intérêt pour la Compagnie d'Orléans à ne pas laisser échapper l'occasion qui s'offrait d'elle-même pour rendre nos rapports avec le public plus faciles encore. Nous avons considéré que l'intérêt des autres compagnies de chemins de fer étant le même que le nôtre à ce point de vue, nous pourrions probablement nous entendre avec elles et organiser un service commun qui donnât au commerce et au public l'avantage si généralement apprécié de pouvoir faire des expéditions pour tous pays et toutes destinations à partir d'un point unique, parfaitement placé au milieu de Paris et connu de tout le monde, par suite d'une exploitation presque séculaire. »

Le rapport des Messageries de mai 1856 complète cette information : « La Compagnie du Chemin de fer d'Orléans ayant cru devoir faire intervenir les autres Compagnies des Chemins de fer aboutissant à Paris dans l'achat et l'exploitation des immeubles qu'elle a acquis de nous, des conférences ont été ouvertes pour parvenir à ce résultat. Jusqu'à ce que les négociations aient amenés une solution, la signature de l'acte de vente et les dispositions à prendre pour la cession du matériel de la Société sont nécessairement ajournées ».

Les négociations inter-compagnies échouèrent, et cet échec eut la conséquence la plus imprévue. La Compagnie d'Orléans renonçant à son projet de bureau central ne savait plus que faire des immeubles qu'elle avait acquis des Messageries. Et en mai 1857 les actionnaires apprenaient cette nouvelle quelque peu paradoxale : « La Compagnie d'Orléans a fini par nous proposer de continuer notre industrie comme par le passé, dans nos anciens immeubles, mais comme locataire. »

Glissons sur les difficultés² qui surgirent sur le prix des loyers pour constater qu'un bail de cinq ans fut conclu, qu'un traité de correspondance fut établi et que celui-ci entre autres clauses stipulait l'interdiction pour les Messageries de grouper sur le réseau d'Orléans pendant toute la durée des deux sociétés contractantes.

Ajoutons enfin que la Compagnie d'Orléans rendit aux Messageries, en l'annulant, la lettre du 21 septembre 1855 comportant l'engagement de disparaître.

En 1861, troisième phase du litige et des conventions : le traité de correspondance de 1857 est soumis à l'approbation du gouvernement et n'est pas ratifié : il fut donc annulé et un autre bail moins onéreux fut signé.

Nouvelle convention encore en 1874, relative au trafic procuré par les Messageries et fixation des rémunérations accordées par l'Orléans, sans que pour cela l'interdiction de grouper fût supprimée.

¹ Compagnie du Chemin de fer d'Orléans : Assemblée générale annuelle et extraordinaire des Actionnaires. 29 mars 1856 (23^e réunion) (Archives M.N.).

² La Compagnie d'Orléans ayant remis aux Messageries le prix des immeubles, soit 24.000 obligations représentant un intérêt annuel de 360.000 francs et ayant payé au fisc 40.000 francs pour cette opération émit la prétention de fixer le loyer à 400.000 francs. Finalement on traita sur la base de 225.000 francs.

La concurrence des diligences au XIX^e siècle

Enfin, en 1882, les Messageries Nationales crurent pouvoir prétendre — mais ce fut à tort — que les accords conclus devaient être considérés comme nuls, parce qu'ils n'avaient pas été ratifiés par le gouvernement. Un arbitrage entre les deux sociétés confirma la thèse de la Compagnie d'Orléans, renouvelant l'interdiction de grouper faite aux Messageries Nationales¹.

Depuis cette époque, cette convention a été scrupuleusement respectée par les Messageries. L'affaire trouva son épilogue dans une démarche effectuée en 1932 par l'administrateur-délégué des Messageries auprès de M. Henry-Gréard, Directeur général du Réseau P.O.-Midi : elle aboutit à la reprise des relations normales interrompues entre les deux sociétés depuis près de quatre-vingt ans.

Annexe : les sociétés du groupe des Messageries Nationales en 1948

1. *Société anonyme des Messageries Nationales* : capital de 14,4 millions de francs.
2. *Société dauphinoise des Messageries Nationales* : SA au capital de 1,5 MF.
3. *Société rhodanienne des Messageries Nationales* : SARL au capital de 1,3 MF.
4. *Société chérifienne des Messageries Nationales* : SA au capital de 2 MF.
5. *Sociétés alliées en France* : Ancienne maison Edmond Léon (Bordeaux).
6. *Sociétés alliées à l'Etranger* : Société anonyme J. Veron-Grauer (Genève).
7. *Correspondants à l'Etranger* :
 - a. Angleterre : Continental Express Limited (Manchester).
 - b. Belgique : Agence continentale et anglaise (Bruxelles).
 - c. Hollande : Société anonyme Van Gend and Loos (Utrecht).
8. *Bureaux en France et en Algérie* :
 - a. Paris, Lyon, Marseille, Dijon.
 - b. Oran, Alger.

Notice sur René Musnier

Dirigeant d'entreprise né vers 1875 et mort le 5 juin 1947. Administrateur en 1913, puis devenu le président directeur général des Messageries nationales en 1938, il conduisit cette grande entreprise pendant dix ans. Pour fêter les 150 ans de la société il fera paraître, à titre posthume, en mars 1948, l'ouvrage commémoratif qu'il élaborait à partir des archives de l'entreprise qui avait été dirigée par ses ancêtres depuis le début.

Références :

René Musnier, « Les nouveaux impôts », *Les Transports automobiles*, mars 1933.

Ivan Sparkes, *Stagecoaches and Carriages*, London, Spurbooks, 1975.

¹ L'arbitre des Messageries était M^e Sabatier, avocat au Conseil d'Etat. Celui de l'Orléans, M^e Trarieux. Le super-arbitre était M^e Barboux, bâtonnier. Les conclusions des deux Compagnies sont développées dans deux opuscules. (Imprimerie Chaix. Archives M.N.)

Une solution intermédiaire : les diligences montées sur chemin de fer vers 1846.



<http://histoirenclasser.canalblog.com/archives/2015/03/12/31692966.html>

La didactique en gestion : à l'interface de la didactique des sciences et de la didactique professionnelle

Stefka MIHAYLOVA

MCF HDR à l'Université Paris 13, Sorbonne Paris Cité
Laboratoire CEPN-CNRS

Notre recherche avait pour but de fournir quelques idées d'optimisation de l'enseignement en gestion dans les universités françaises. Elle s'est basée sur un cadre conceptuel, issu de la didactique des sciences et de la didactique professionnelle, afin de pouvoir détecter certains éléments de complémentarité et des moyens d'interaction entre les deux. Les résultats de l'étude sur le terrain montrent que l'enseignement en gestion en France est en pleine progression, mais que la mise en place des passerelles entre la théorie et la pratique est encore occasionnelle et que la synergie entre la formation à l'université et l'apprentissage en entreprise est assez faible. Mots clés : didactique en gestion, didactique professionnelle, compétences situationnelles.

Our research was aimed at providing some ideas of optimization the management learning and training in French universities. This research is based on a conceptual framework, derived from didactics of management science and professional didactics, in order to detect certain elements of complementarity and means of interaction between them. The results of the study show that learning of management in France is in full progression, but the relations between theory and practice is still occasional and that the synergy between the training in University and the business apprenticeship is quite low. Keywords: didactic of management, professional didactic, situational skills.

L'enseignement en sciences de gestion dans les universités en France est la discipline la plus dynamique, nécessitant une adaptation interdisciplinaire et professionnelle permanente. Cette adaptation se produit sur deux dimensions : d'un côté, une adaptation à l'espace (au contexte international, en l'occurrence) et, de l'autre côté, à la variable temps (l'écart entre le moment d'apprentissage et le moment de la mise en pratique). La constatation précédente nous amène vers des réflexions épistémologiques, des analyses théoriques et des études empiriques dans le but d'optimisation du processus de l'acquisition des connaissances lors de l'enseignement en gestion.

La forte concurrence dans le secteur de l'éducation nationale (entre les universités et les écoles privées) et au niveau international (différences des diplômes et des certificats) nous contraint à étudier les possibilités d'amélioration de l'enseignement universitaire en management. Par conséquent, la question que nous nous sommes posés est la suivante : *Comment optimiser l'enseignement français en gestion en utilisant la complémentarité d'une didactique en gestion et d'une didactique professionnelle ?*

En utilisant différentes approches — historico-culturelles, socio-psychologiques, cognitivistes, systémiques et d'autres —, nous avons procédé à l'adaptation et à l'ajustement des méthodes et du cadre conceptuel à l'enseignement universitaire en gestion. Ainsi, pour répondre à notre problématique, dans un premier temps, nous avons mobilisé un certain nombre de concepts sur la création des connaissances scientifiques et du sens (Piaget, 1972 ; Astolfi *et alii*, 2008 ; Viennot, 2008). Ensuite, nous nous sommes basés sur les méthodes de la didactique professionnelle (Blanchard-Laville et Fablet, 1998 ; Bourgoin et Toumen, 2015 ; Leclercq, 2012), afin de décomposer les différents aspects de l'enseignement en gestion dans les universités françaises. Dans second temps, nous avons procédé par des enquêtes auprès des étudiants en formation initiale et en formation en alternance. Les résultats de ces enquêtes et les réflexions sont positionnés dans la deuxième partie de cette communication.

I. LA DIDACTIQUE EN GESTION - À L'INTERFACE DE L'UNIVERSITAIRE ET DU PROFESSIONNEL

Le cadre théorique de notre réflexion repose sur des concepts originaires de la didactique des sciences et de la pédagogie que nous avons essayés de définir en juxtaposant leurs caractéristiques. Dans la seconde sous-partie nous avons montré l'importance de la didactique professionnelle dans l'enseignement en gestion. La troisième sous-partie est consacrée aux moyens d'interaction et aux possibilités de synergie entre la didactique professionnelle et la didactique en gestion.

1.1. La didactique et la pédagogie – deux concepts juxtaposés

Les débats concernant la place de la didactique dans les sciences de l'éducation en France datent depuis 1976, quand les fondateurs G. Mialaret, M. Debesse et J. Château définissent la didactique comme l'une des composantes des sciences de la relation pédagogique. Quelques années plus tard, en 1982, Mialaret propose une nouvelle classification des sciences de l'éducation dans laquelle, cette fois-ci, c'est la didactique qui inclut la pédagogie. Depuis les discussions à ce sujet sont nombreuses et des notions proposées sont contestées, affinées et approfondies en permanence.

L'opposition didactique / pédagogie renvoie la didactique exclusivement à une réflexion épistémologique capable de fonder une logique des savoirs à enseigner. Or, dans ce cas, la didactique ne devrait pas s'intéresser à la transmission des savoirs et, par conséquent, elle devrait s'arrêter à « *la porte de la classe* » (Cf., Astolfi et Develay 1989). Quant à la pédagogie, elle devrait rester enfermée dans la salle d'enseignement, ce qui est au-delà de toute logique. Cette approche s'est avérée donc assez simpliste et elle est dépassée depuis longtemps. Par conséquent, la didactique et la pédagogie sont des séances théoriquement différentes, mais dans la pratique elles procèdent à une réflexion commune et plus générale à propos des apprentissages et de la création des connaissances. La recherche en didactique ne s'arrête donc pas aux portes de la classe et elle ne peut plus ignorer la notion de modèle pédagogique appliqué à l'enseignement.

La didactique en gestion

Actuellement, les chercheurs ont obtenu un quasi consensus sur le fait que la différence essentielle entre la didactique et la pédagogie réside dans l'opposition entre la didactique-formation et la didactique-recherche.

La didactique-formation se positionne sur deux axes. D'un côté, la didactique étudie des représentations des étudiants, leurs modes de raisonnement, leur façon d'apprendre, d'acquérir du savoir et des compétences, ainsi que d'adapter l'enseignement en fonction de leurs attentes. D'un autre côté, elle analyse la place de l'enseignant dans la transmission des connaissances, l'application des méthodes modernes et des nouveaux outils informatiques, ainsi que les aspects psychosociaux de la relation étudiant / enseignant. La didactique accorde aussi une place non négligeable à la personnalité et à l'enthousiasme du formateur, à sa capacité à motiver les étudiants et à transmettre le savoir, tout en les gérant et en assurant sa propre légitimité (Tourmen et Prévost, 2010). A cela il faut également rajouter les envies d'apprendre mises en jeu par les étudiants (Métral, 2014). Le rapprochement de ces deux axes fournit des propositions sur les modes d'intervention de l'enseignant et des suggestions, susceptibles d'ouvrir des nouvelles pistes et des modalités d'enseignement.

Quant à la didactique-recherche, elle est également fondée sur l'expérience, les modèles et les règles de la pédagogie. En conséquence, la didactique est considérée en étant un concept plus large, pluridisciplinaire et transversal. Elle nous accorde un champ assez vaste d'analyse qui contient, d'une part, les concepts mobilisés et, d'autre part, les relations entre eux. Elle inclue donc l'histoire de la pensée pédagogique, son évolution respective et les modalités de son introduction dans l'enseignement. Toutefois, la didactique s'étale vers d'autres disciplines telles que la psychologie, la sociologie, l'épistémologie, la philosophie, l'histoire, la médecine etc. Elle examine également le fonctionnement social des concepts et les pratiques d'enseignement en tenant compte de l'enrichissement de la formation par les résultats issus de la recherche dans chaque domaine. Pour souligner le lien entre la formation et la recherche, certains auteurs utilisent une autre notion, celle de la « *didaxologie* » (Cf. De Corté et al. 1979) qui représente une méthodologie générale déductive, basée sur la recherche empirique.

Concernant la complémentarité entre la didactique et la pédagogie, il faut souligner que cette dernière est encore plus valable et nécessairement applicable dans les sciences humaines et notamment en gestion, car il s'agit d'apprendre le métier qui est le plus lié au capital humain et au capital intellectuel. Par exemple, Astolfi et Develay (1989) expliquent que l'apprentissage est capable d'intégrer une double réflexion d'essence pédagogique et didactique. Le lien réciproque entre la théorie et la pratique rend le savoir flexible, aide son adaptation aux diverses situations, favorise son évolution et l'innovation postérieure (Delacour, 2010). Or, cela impose la présence et/ou la création d'un ensemble de dispositifs et des outils basés sur l'observation, l'analyse, la mémorisation, la transmission, la régulation et l'évaluation de situations éducatives.

Nous pouvons conclure donc que la juxtaposition des concepts de la didactique des sciences humaines et ceux de la pédagogie nous fournit un champ assez vaste de réflexion et un élargissement des possibles face à la réalité complexe. Cette démarche

nous procure des ouvertures nouvelles et des outils modernes, susceptibles à nous aider pour diminuer les risques face à l'inconnu dont le plus intrépide est celui du capital humain.

1.2. La didactique professionnelle – un élément essentiel de la didactique en gestion

La deuxième phase de notre réflexion conceptuelle consiste à étudier les dispositifs de l'apprentissage professionnel, aptes à nous procurer des outils complémentaires pour l'enseignement en gestion. Pour cette raison, nous nous sommes référés aux méthodes et aux outils de la didactique professionnelle (Bourgoin et Toumen, 2015). Cela nous a permis de définir les procédés centrés sur la conceptualisation des situations et sur l'observation des acteurs en action. L'orientation de l'enseignement en gestion vers une « *didactique-action* » nous a accordé une ouverture vers la pratique (Métral, 2012), en mettant l'accent sur le fonctionnement quotidien des cadres supérieurs et des managers.

La didactique professionnelle, fondée sur l'apprentissage professionnel et sur la préparation pratique à exercer un métier (Pastré, 2011, Pastré *et alii*, 2006), nous a dévoilé de nouvelles perspectives de l'enseignement en gestion. Cette démarche ne supposait pas d'écarter les modes de formation classiques, mais d'augmenter le nombre des possibilités d'acquisition du savoir, d'enrichir les connaissances et de les rendre plus dynamiques, ainsi que d'organiser leur transmission.

La fonction essentielle de la didactique professionnelle consiste à utiliser l'analyse du travail pour construire une formation mieux adaptée à la pratique et à la réalité professionnelle. Certains auteurs considèrent que la didactique professionnelle offre un cadre à la fois technique et pratique pour analyser et appliquer l'expérience des personnes. Elle permet de « *travailler sur de l'activité non pas observée mais racontée* » (Bourgoin et Toumen, 2015), ce qui est le quotidien des gestionnaires dans les entreprises et, pour cette raison, c'est la meilleure voie pour former les futurs managers.

La didactique professionnelle repose sur plusieurs formes d'acquisition des savoirs professionnels. Parmi les nombreuses possibilités, nous avons choisi celles qui s'appliquent le plus à l'enseignement en gestion dans les universités françaises :

- L'expérience vécue lors des stages (Kunegel, 2011) et son analyse au retour dans le cadre de l'élaboration et de la soutenance d'un mémoire de stage au centre de formation.
- La formation en alternance – le croisement entre l'expérience professionnelle et l'enseignement universitaire (Astier, 2007 ; Fernagu-Oudet, 2010 ; Pennaforte et Pougnet, 2012).
- La validation et le suivi des acquis de l'expérience professionnelle à l'issue de l'accompagnement en VAE (Chakroun, 2009).
- L'expérience professionnelle préalable à une formation des adultes dans le cadre de la formation continue (Charlier *et alii*, 2013 ; Tourmen, 2013 ; Vermesch, 1994).

La didactique en gestion

- L'expérience acquise lors de travaux pratiques (Métral, 2012) : en gestion, en l'occurrence, il s'agit des ateliers de travail en groupe, d'élaboration des stratégies en commun (time building), des jeux d'entreprise, des simulations et des études des cas pratiques, des projets tutorés (Avantey et Gabaut, 2015) etc.
- L'expérience dans le cadre des groupes du travail, fondée sur l'analyse de la pratique et de la liaison formateur / formé (Avantey et Gabaut, 2015 ; Mayen, 2001 ; Vinatier, 2012) : l'introduction des pratiques de coaching dans l'enseignement en gestion.

L'énumération des différentes formes de création et de transmission des connaissances en gestion, ainsi que la présentation de nombreuses situations dans lesquelles les étudiants peuvent acquérir des compétences, nous amène à élargir notre réflexion du champ conceptuel vers le champ cognitif.

Les pratiques professionnelles ajoutées à la formation universitaire n'aboutissent pas seulement à un ajustement des connaissances, mais constituent une forme d'évaluation des « *compétences en situation* ». En termes d'exemple, El Mostafa, Lenoir et Desjardins (2012) annoncent qu'en didactique professionnelle, « *la notion de situation est centrale, en toute cohérence avec la centration sur la logique de l'action et l'acte professionnel* » (Idem. p.27). Quant à Olivier Pastré, il indique que la formation peut être organisée « *autour des situations représentatives d'un métier* » (Pastré, 2004, p.6). Analysant les différentes dimensions du travail Bourgoin et Toumen (2015) distinguent aussi : 1) les situations vécues, 2) l'activité en situation et 3) les ressources développées (Idem., p.128).

Dans la même optique, Vergnaud (2001) définit l'application et l'évaluation des connaissances dans des situations concrètes comme une « *descente vers le cognitif* » (Idem. p.48). L'introduction du cognitif nous permet d'approfondir l'idée d'interaction entre la didactique professionnelle et la didactique en gestion, car le savoir en gestion ne porte pas seulement sur des actions observables en situation. Le savoir unit les différents modes de raisonnement et les connaissances qui les organisent, les représentations des acteurs et même parfois l'élaboration et le partage du sens commun. La construction des « *compétences situationnelles* » est le but et en même temps le résultat du rapprochement théorie / pratique tout en allant au-delà des deux. De cette manière, ni le formateur, ni le savoir, mais la « *situation* », en tant qu'espace de rencontre entre l'apprenant et l'éducateur face aux problèmes réels, est mise au centre de l'apprentissage.

Dans le but de renforcer la structure conceptuelle de la « *situation* » en tant que pilier des compétences, certains auteurs parlent « *schèmes* ». En effet, le couple « *situation-activité* », (Mayen, 2004), a été complété par la notion de « *schème* ». Dans le cadre de l'apprentissage professionnel, la théorie des schèmes, est aussi nommée « *conceptualisation dans l'action* » Vergnaud (1996). Cette théorie est née du prolongement des théories piagétienes sur le développement de l'intelligence chez les enfants (Piaget, 1947). Piaget décrit les schèmes comme des « *structures internes d'action qui peuvent être activement répétées* » (1947, p. 13) et organisées par des « *règles* » et des « *concepts* ».

RHPM N° 5

La théorie des schèmes, proposé par Vergnaud (1996, 2001) fournit un cadre d'analyse qui peut nous servir pour réunir la pratique et la théorie dans l'enseignement en gestion. Elle nous donne aussi la possibilité de trouver des éléments et des méthodes communs à la frontière de la didactique en gestion et de la didactique professionnelle.

Cette théorie offre quatre portes d'entrée possibles : « 1) *travailler sur les indices des variables de situation et les règles d'action afférentes*, 2) *travailler sur les buts et les résultats du travail*, 3) *travailler sur les connaissances-en-actes centrales dans l'activité*, 4) *travailler sur les concepts organisateurs de l'exercice du métier* » (Cf., Bourgouin et Toumen, 2015). Dans le cadre de la présente étude nous allons étudier uniquement les deux dernières portes d'entrée, à savoir : a) les connaissances en actes ou les théorèmes en actes prouvées dans des situations concrètes et b) les concepts organisateurs et leur schématisation dans une structure conceptuelle. Ce choix nous paraît légitime dans le sens où les deux premières portes d'entrée sont déjà bien analysées et formellement conceptualisées par les chercheurs en sciences de gestion.

1.3. La didactique en gestion et la didactique professionnelle – interaction et synergie

L'interaction de la didactique des sciences et la didactique professionnelle dans l'enseignement en gestion n'est pas seulement un fait mais aussi une perspective stratégique pour l'éducation nationale. Le poids des formations en alternance, des stages, des VAE, des VAP et des contrats professionnels augmente de plus en plus, même si cette progression n'est pas suffisante à l'échelle internationale. Pour cette raison, il nous paraît nécessaire de trouver des dispositifs à la frontière des deux didactiques, afin de pouvoir parler d'un effet de synergie entre elles.

Selon les auteurs de la didactique scientifique, il existe plusieurs modalités d'une formation (Cf. Astolfi et Develay, 1989) :

- Formation par observation ;
- Formation par instruction qui place le formé en situation de réception d'une information du formateur ;
- Formation par production – elle consiste à mettre le stagiaire en situation de réaliser des matériaux divers en lien avec des problèmes dont il recherche une solution ;
- Formation par simulation – mise en situation, jeux de rôles ;
- Formation par documentation ;
- Formation par rétroaction d'observer leur comportement et de réinvestir dans une nouvelle action le résultat de leur analyse (*Idem*, p.118-119).

Selon cette classification, la didactique professionnelle intègre la formation par production, alors que la didactique en gestion englobe les autres modalités. Or, la formation et surtout la création du savoir pour le métier de gestionnaire n'est pas si simple que ça, car les formes et les modalités de la formation ne sont pas séparées mais interagissent et produisent des connaissances suite à cette interaction. A partir

La didactique en gestion

de cette constatation nous avons construit notre première hypothèse : *H1. Plus il y a des passages entre la didactique en gestion et la didactique professionnelle, plus les connaissances, issues de cette interaction, sont pertinentes et mémorisées d'une manière stable et durable.*

Toujours dans le cadre de la didactique des sciences, les auteurs distinguent différents types d'apprentissage (Cf. Astolfi et Develay, 1989) : Apprentissage par investigation ; Apprentissage par transmission — réception ; Apprentissage par investigation — structuration (*Idem.*, p.108-109).

L'apprentissage par « *investigation* » et l'apprentissage par « *investigation — structuration* » ont fait déjà l'objet de plusieurs études en sciences d'éducation. Il nous paraît donc souhaitable de nous concentrer sur le processus de « *transmission — réception* » qui diffère à l'université et lors de l'apprentissage sur le lieu du travail. Sur cette base nous avons formulé notre deuxième hypothèse qui est la suivante : *H2 : Plus il y a de la synergie entre la didactique en gestion et la didactique professionnelle, plus l'apprentissage par « transmission — réception » est efficace.*

Notre troisième hypothèse (H3) porte sur la création des compétences et du sens dans l'apprentissage du métier de gestionnaire. Pour la formuler nous nous sommes inspirés de la théorie des obstacles dans l'apprentissage. Encore Piaget tente de décrire les obstacles dans l'acquisition des connaissances par les enfants (Cf. Piaget, 1947). L'idée d'introduire les obstacles dans l'enseignement fait évoluer la réflexion en didactique des sciences. Sans les minorer, ni les survaloriser, les obstacles à l'apprentissage sont incontestablement présents et même ils sont devenus une nécessité pour l'évolution du savoir et pour la création du sens. Cette idée a été reprise par Gaston Bachelard qui souligne l'importance des obstacles pour le progrès intellectuel des individus (Bachelard, 2000). L'auteur montre le caractère discontinu de la construction des concepts et avance l'idée que les obstacles épistémologiques ou les ruptures épistémologiques sont susceptibles de provoquer dans certains cas des révolutions scientifiques. En effet, il nous invite à repenser l'évolution de la science davantage en termes de rupture que de continuité. Les sauts dans l'évolution de la pensée scientifique sont très souvent résultats d'un obstacle ou d'un vide difficile à surmonter ou à remplir par les moyens déjà connus.

Par ailleurs, d'autres auteurs avancent l'idée que le progrès scientifique et l'évolution des individus représentent une forme de dépassement des obstacles jugés franchissables. Jean-Louis Martinand, par exemple, montre l'importance du lien objectif /obstacle (Martinand, 1986) et suppose que l'obstacle peut être franchissable, à condition que l'objectif soit élevé. Autrement dit, l'obstacle, selon l'auteur, n'est pas une difficulté en soi, mais plutôt une opportunité à saisir pour évoluer et continuer. La présence des obstacles plus au moins franchissables dans le processus de l'apprentissage nous a permis de définir notre troisième hypothèse : *H3. Plus l'interaction entre la didactique en gestion et la didactique professionnelle est présente, plus les obstacles de l'apprentissage des connaissances sont franchissables.*

II. L'ÉTUDE EMPIRIQUE

Les hypothèses, présentées dans la première partie de ce texte, nous ont servi de base pour mener au mieux notre étude empirique. La présentation de notre recherche sur le terrain sera divisée en deux sous-parties : en premier lieu, nous allons expliquer notre démarche empirique et, en deuxième, nous allons exposer la discussion des résultats et les constatations qui en découlent.

2.1. La démarche empirique

Les hypothèses, ressorties de la réflexion conceptuelle, ont été testées dans les universités françaises au niveau du DU et de la licence. L'étude empirique s'est déroulée en quatre ans – de l'année 2013 à l'année 2017. Les étudiants faisant partie de l'échantillon étaient inscrits à l'IUT de Saint Denis, l'Université Paris 13, au niveau de DU et au niveau des licences professionnelles. Le choix de l'échantillon était justifié par la durée des stages de quatre mois en deuxième année de DU et en licence professionnelle. Nous avons considéré qu'il s'agit d'une période suffisamment longue pour avoir des informations pertinentes sur le lien entre la didactique de gestion et la didactique professionnelle. La deuxième explication de ce choix réside dans le fait qu'à l'IUT de Saint Denis les formations en gestion au niveau DU, ainsi qu'au niveau licence sont réparties entre la formation initiale et la formation en alternance ce qui permettait la comparaison des résultats entre les opinions des apprentis et des étudiants en formation initiale.

Les informations liées à la formation universitaire ont été issues des enquêtes, des documents administratifs et des statistiques universitaires, ainsi que des entretiens lors des audits internes dans le cadre des évaluations annuelles des formations. Les données de la formation pratique étaient recueillies, soit par la voie de la formation professionnelle pour les apprentis, soit sur les lieux de travail comme dans le cas de stages pour les étudiants de la formation initiale. Les questionnaires étaient construits à l'identique pour les apprentis et pour les étudiants en formation initiale, afin de faciliter la comparaison et l'analyse des résultats. Enfin, les avis des étudiants sur les nouvelles méthodes de travail lors des entretiens ont été aussi pris en compte lors de la discussion des résultats et la formulation des constatations.

Concernant les enquêtes quantitatives, l'échantillon mobilisé était de 1399 étudiants dont 1238 au niveau de DU et 159 étudiants au niveau des licences professionnelles. La répartition par années et par formations est présentée dans le tableau suivant :

Tableau 1 : Présentation de l'échantillon.

Niveau d'études	Année	Formation Initiale	Formation en apprentissage
DU	2013-2014	256	48
	2014-2015	263	57
	2015-2016	271	53
	2016-2017	231	59
Total DU :		1021	217

La didactique en gestion

Licences	2015-2016	46	23
	2016-2017	63	27
Total Licences :		109	50
Total échantillon :		1130	267
		1399	

Les premiers résultats obtenus étaient organisés en quatre catégories : 1. Création des compétences ; 2. Méthodes du travail en commun ; 3. Résultats des études et 4. Employabilité.

Au niveau de l'enseignement, l'analyse des résultats a montré la dominance de la didactique pure en gestion sur la didactique professionnelle et même avec une légère hausse entre l'année 2013 et l'année 2016. Au total, 78% des étudiants en formation initiale et 56 % des apprentis ont manifesté leurs préférences pour l'enseignement en gestion à l'université comme moyen de construction des compétences en gestion. Ce fait s'explique par la plus courte durée de présence en entreprise lors des stages que lors d'une formation en alternance. Les étudiants en formation initiale passent beaucoup moins de temps sur les lieux du travail et les tâches effectuées sont très souvent d'ordre plutôt technique que décisif et/ou managérial ce qui explique leur déception.

Au niveau pratique, les résultats ont prouvé la priorité non négligeable de la stabilité des connaissances obtenues lors d'une formation en apprentissage – 73% contre seulement 42% en formation initiale. Le taux de réussite des études et l'employabilité des apprentis étaient supérieurs à ceux des étudiants en formation initiale :

- Taux de réussite – 78 % en formation initiale contre 92 % en formation en alternance. Les données des licences professionnelles sont un peu différentes – 93% en formation initiale contre 89 % en formation en alternance.
- Taux de poursuite d'études après la formation - 82 % en formation initiale contre 65 % en formation en alternance.
- Taux d'employabilité - 42 % en formation initiale contre 63 % en formation en alternance.

2.2. La discussion des résultats

Le grand nombre d'informations recueillies lors de l'étude empirique nous a amené à faire le tri afin de se concentrer sur les hypothèses, avancées dans la première partie de cette présentation.

La première hypothèse (H1) a été approuvée par 98 % des étudiants en apprentissage et par 79% des étudiants en formation initiale – soit un total de 88% de l'échantillon. Le lien entre l'enseignement à l'université et l'apprentissage au sein de l'entreprise permet l'évaluation et la validation des connaissances dans la pratique et, par conséquent, facilite leur mémorisation. Ce résultat rejoint, d'une part, la constatation de Vermersch (1994) qui accorde un rôle important à la formation continue concernant la pertinence des connaissances. D'autre part, le résultat montre la place primordiale des « *compétences situationnelles* », créées lors du travail en entreprise dans le but d'obtenir une mémorisation plus élevée des connaissances par le biais du vécu et de l'apport personnel dans la résolution des problèmes. Le vécu et la solution conçue

RHPM N° 5

par les moyens propres à chaque étudiant sont plus valorisants et, de fait, le savoir à l'issu est plus stable et durable.

Dans le même ordre d'analyse, nous pouvons constater que les passerelles et les liens permanents entre la didactique en gestion et la didactique professionnelle renforcent encore plus le processus de mémorisation et de stabilisation du savoir. Le savoir acquis dans des situations pratiques d'action est transféré, repensé et parfois appliqué après lors des études de cas et des cours en gestion à l'université. Dans ce sens, nous pouvons parler d'une reconceptualisation du savoir pratique à l'université ou d'un élargissement du savoir vers le niveau cognitif (Cf. la première partie de cette présentation). Si nous utilisons la définition de Piaget, lors de son retour à l'université, l'étudiant subit une « *prise de conscience* » (Piaget, 1947) du savoir pratique et l'intériorise plus facilement. Il s'agit donc d'un processus de relecture de l'action et de la révision du savoir. C'est encore plus valable pour la science de gestion, car c'est une science transversale qui comporte en soi des éléments de différents domaines scientifiques. Toujours dans la logique de la conceptualisation piagétienne, nous pouvons déduire que le terme de « *cognitif* » s'applique beaucoup plus à la gestion qu'aux autres sciences humaines. Piaget s'intéresse davantage à la cognition qu'à la conceptualisation et insiste sur la nature des opérations logiques et transversales dans le cadre du « *cognitif* », alors que le terme « *conceptuel* » privilégie la construction du savoir dans chaque domaine précis. Dans ce sens, la didactique en gestion s'avère, selon nous, plus cognitive que conceptuelle.

Si nous revenons sur la théorie des schèmes, exposée dans la sous-partie 1.2., les résultats nous permettent à constater que la troisième porte d'entrée (travailler sur les connaissances-en-actes) est facilement utilisée et beaucoup plus présente dans l'apprentissage en entreprise. C'est le lieu de formation des « *compétences situationnelles* ». Quant à la quatrième porte d'entrée (travailler sur les concepts organisateurs), elle ne peut pas exister sans qu'un lien réciproque, entre l'apprentissage pratique et la formation théorique, soit instauré. Selon les témoignages, les concepts organisateurs ne peuvent être identifiés qu'après une analyse de l'ensemble du travail car ils sont des produits des allers retours entre les deux modalités de formation – universitaire et apprentissage. Ils organisent les éléments des deux formes de didactique (didactique en gestion et didactique professionnelle) dans le même ensemble et aident la construction des passerelles permanentes entre eux.

Les résultats de l'étude ayant trait à la deuxième hypothèse (H2) montrent qu'actuellement il y a très peu de synergies entre la didactique en gestion et la didactique professionnelle. Cette constatation nous permet de dire que c'est une des faiblesses essentielles de la formation en gestion dans les universités françaises. L'absence d'une construction du savoir en commun par la triple relation – étudiants / enseignant / maître d'apprentissage – contraint l'application des compétences et diminue leur valeur. La séparation des deux formes d'acquisition des compétences les rend parfois limitées et dépourvues de sens.

Concernant le processus d'apprentissage par « *transmission – réception* », il apparaît plus facile et mieux utilisé dans l'entreprise. Un résultat étonnant est émergé lors de

La didactique en gestion

notre analyse : 90 % des étudiants sont capables de transmettre à l'autrui leurs connaissances acquises lors de l'apprentissage professionnel, alors que le taux des étudiants qui peuvent transférer leurs savoirs universitaires est que de 15%. Ce résultat nous interpelle à réfléchir sur l'amélioration de la formation universitaire via des coachings et des groupes de travail sur les méthodes pédagogiques de transfert des compétences.

Un autre résultat, qui nous paraît intéressant, est celui de la plus forte socialisation des étudiants à l'université qu'au lieu du travail. La formation universitaire crée des liens forts entre les étudiants, favorise la communication interpersonnelle et la formation des groupes restreints ou des équipes de travail. Ce n'est pas le cas pendant leur travail dans les entreprises, car, selon les résultats, les étudiants y sont rarement bien intégrés, ne prennent pas beaucoup d'initiatives et ne participent pas à plein gré dans la vie sociale. En d'autres termes, l'université favorise la création de l'esprit collectif, alors que l'entreprise garde une approche individuelle et individualisée par rapport aux apprentis. Néanmoins, l'orientation sociologique est très importante dans la construction des compétences. L'idée de Moscovici d'insister sur l'aspect social des représentations comme « *modalités particulières de connaissances* » (Moscovici, 2014, p.54), consolide notre avis que la réappropriation sociale des concepts scientifiques et des savoirs pratiques doit s'effectuer dans l'interaction des deux formes d'apprentissage – théorique et pratique.

La troisième hypothèse (H3) s'est avérée assez complexe, mais elle était confirmée par 87% de l'échantillon. Les obstacles et le vide dans la construction du savoir sont surmontés plus facilement en utilisant des outils appartenant aux deux formes d'apprentissage. La dynamique des passages entre les deux formes de formation – à l'université et en entreprise – par mimétisme aboutit très souvent à une dynamique de construction des connaissances, conçue et approuvée par complémentarité de la didactique en gestion et de la didactique professionnelle.

CONCLUSION

Les résultats de notre recherche confirment que l'enseignement en gestion dans les universités françaises a une nette amélioration, mais il est encore loin d'être pertinent et recherché en priorité par les étudiants et *à posteriori* par les employeurs. La pluridisciplinarité et la complexité de la gestion suppose des formateurs cultivés, motivés et innovants (Cf., Loizon, 2014). Pour répondre à la demande de l'environnement professionnel, fortement concurrentiel et en pleine évolution, la formation en gestion doit fournir un cadre conceptuel solide tout en gardant la dynamique de son adaptation dans la pratique.

Nos résultats ont démontré que la complexité et la pluridisciplinarité de la science de gestion suppose une didactique transversale et multifonctionnelle, fondée sur la synergie de la didactique des sciences humaines et la didactique professionnelle. La didactique en gestion met donc au centre de ses préoccupations la triple relation étudiant / enseignant / maître d'apprentissage. De cette manière, toute suggestion de la didactique en gestion intègre en soi une réflexion épistémologique (la philosophie et

la logique de la création des savoirs), une réflexion pédagogique (la logique de la transmission et l'appropriation des savoirs) et une réflexion psycho-sociale (la logique de l'application professionnelle et de l'adaptation du savoir dans la vie réelle).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ASTIER P., 2007, « Alternance construite, prescrite, vécue », *Education permanente*, 172, 61-72.
- ASTOLFI J-P., DEVELAY M., 1989, *La didactique des sciences*, Que sais-je ?, Paris, PUF.
- ASTOLFI J-P., DAROT E., GINSBURGER-VOGEL Y., TOUSSAINT J., 2008, *Mots-clés de la didactique des sciences : repères, définitions bibliographie*, Paris.
- AVANTEY A., GABAUT F., 2015, *La dynamique du Tutorat. Les passeurs de compétences*, Paris, Le Manuscrit.
- BACHELARD G., 2000, *Essai sur la connaissance approchée*, (6^e édition), Librairie philosophique Vrin.
- BLANCHARD-LAVILLE C., FABLET D., 1998, *Analyser les pratiques professionnelles*, Paris, L'Harmattan.
- BOURGOIN F., TOUMEN C., 2015, *Usages de la didactique professionnelle en formation- principes et évolution*, l'Harmattan.
- CHAKROUN B., 2009, *La Validation des Acquis de l'Expérience. Une situation de développement*, Thèse de doctorat en sciences de l'éducation, soutenue à l'Université de Bourgogne.
- CHARLIER E., ROUSSEL J-F, BOUCENNA S., 2013, (Eds), *Expérience des adultes et professionnalités des formateurs*, Bruxelles, De Boeck.
- De CORTE E., GEERELINGS C., LAGERWEIJ N., PETERS J., VANDENBERGHE R., 1979, *Les fondements de l'action didactique*, Bruxelles, De Boeck.
- DELACOUR G., 2010, *Apprendre comme inventer*, Thèse de doctorat en sciences de l'éducation soutenue au Conservatoire National des Arts et Métiers.
- EL MOSTAFA H., LENOIR Y., DEJARDINS J., 2012, « La didactique professionnelle et la formation à l'enseignement : apports et questionnements », *Travail et apprentissages*, 10, 9-15.
- FERNAGU-OUDET S., 2010, « Alternances et professionnalisation », *Dossier des Sciences de l'Éducation*, 24, 83-95.
- KUNEGEL P., 2011, *Les maîtres d'apprentissage : analyse des pratiques tutorales en situation de travail*, Paris, L'Harmattan.
- LECLERCQ E., 2012, *Des trajectoires aux parcours de transitions une approche de la professionnalisation*, Habilitation à diriger les recherches de Sociologie, Université de Reims Champagne-Ardenne.
- LOIZON A., 2014, « Enseigner dans l'enseignement supérieur, les difficultés du métier », *Travail et apprentissages*, 13, 34-50.

La didactique en gestion

- MARTINAND J.-L., 1986, *Connaître et transformer la matière*, Berne, Peter Lang.
- MAYEN P., 2001, *Développement professionnel et formation : une théorie didactique*, Habilitation à diriger des recherches en Sciences de l'Éducation, Grenoble, Université Pierre Mendès-France.
- MAYEN P., 2004, « Le couple situation-activité, sa mise en œuvre dans l'analyse du travail en didactique professionnelle », *In* : MARCEL J.-F., RAYOU P., (Eds), *Recherches contextualisées en éducation*, Paris, INRP.
- METRAL J.-F., 2012, « La didactique professionnelle : vers une didactique de l'action professionnelle ? », *Travail et apprentissages*, 10, 85-105.
- METRAL J.-F., 2014, « Processus de mobilisation d'un individu pour une situation : une proposition théorique pour la formation professionnelle », *Travail et apprentissages*, 13, 73-93.
- MOSCOVICI S., 2014, *Psychologie sociale*, Paris, PUF.
- PASTRE P., 2004, « Recherches en didactique professionnelle », *In* : SAMURCAY R., PASTRE P., *Recherches en didactique professionnelle*, Toulouse, Octarès, 1-13.
- PASTRE P., 2011, *La didactique professionnelle : approche anthropologique du développement des adultes*, Paris, PUF.
- PASTRE P., MAYEN P., VERGNAUD G., 2006, Note de synthèse sur la didactique professionnelle. *Revue Française de Pédagogie*, 154, 145-198.
- PENNAFORTE A., POUQUET S., 2012, *Alternance : cultiver les talents de demain : Apprentissage, professionnalisation, formation continue... : un système gagnant-gagnant*, Paris, Dunod.
- PIAGET J., 1972, *L'épistémologie des relations interdisciplinaires*, Paris.
- PIAGET J., 1947, *Psychologie de l'intelligence*, Paris, A. Colin.
- TOURMEN C., 2013, « L'expérience des formés : obstacle ou ressource pour les formateurs ? », *In* : CHARLIER E., ROUSSEL J.-F., BOUCENNA S., (Eds), *Expérience des adultes et professionnalités des formateurs*, Bruxelles, De Boeck.
- TOURMEN C., PREVOST H., 2010, *Etre formateur aujourd'hui*, Dijon, Raison et Passions.
- VERGNAUD G., 1996, « Au fond de l'action, la conceptualisation », *In* : BARBIER J.-M., (Ed.), *Savoirs théoriques et savoirs d'action*, Paris, PUF, 275-292.
- VERGNAUD G., 2001, « Psychologie du développement cognitif et évaluation des compétences », *In* : FIGARI G., ACHOUCHE M., (Eds), *L'activité évaluative réinterrogée. Regards scolaires et socioprofessionnels*, Bruxelles, De Boeck, 43-51.
- VERMESCH P., 1994, *L'entretien d'explicitation en formation initiale et en formation continue*, Paris, ESF.
- VIENNOT L., 2008, *Didactique, épistémologie et histoire des sciences*, Paris, PUF.
- VINATIER I., 2012, « Ce qu'apprend un maître formateur de son activité de conseil : une perspective longitudinale », *Travail et apprentissages*, 10, 39-61.

RHPM N° 5



Parutions récentes

- Antoine de MONTCHRÉTIEN (1615) *Traité de l'économie politique*, Paris, Classiques Garnier, édition de Marc Laudet, 2017, in-8°, 564 pages, 59 euros.

Au moment même où le huitième exemplaire connu a été adjugé pour 106 414 euros chez Binoche et Giquello, les éditions Garnier ont eu la bonne idée de republier ce grand texte classique. La provenance de cet exemplaire retrouvé est la bibliothèque de Maurice Vignes, mise en vente du 10 mars 2017 à Drouot. Maurice Vignes (1868-1943) était un économiste universitaire qui publia plusieurs ouvrages d'histoire de la pensée économique (Le Play, 1897 ; Vauban, 1909 ; Saint-Bernard, 1927). Il avait besoin pour cela d'avoir les textes anciens à une époque où la scannérisation sur internet n'existait pas. Sa bibliothèque fut dispersée une première fois en 2002. Il y avait alors 218 lots en vente mais le livre de Montchrétien n'y était pas¹.

Ce premier classique de l'économie politique où le nom de la discipline est mis en titre, est accueilli dans la belle collection « Écrits sur l'économie » dirigée depuis Lyon par André Tiran. C'est le numéro 6 de la collection. Regrettons que l'iconographie soit totalement absente de l'ouvrage et que même la couverture soit muette à ce propos. Le responsable de cette édition est Marc Laudet, qui a publié sa thèse d'économie l'année dernière chez l'Harmattan² et qui enseigne les sciences humaines à l'Université de Caen. Quoi de mieux qu'un normand pour comprendre un normand ? Laudet est de Céausé quand Montchrétien était né à Falaise !

L'ouvrage mis en français actuel, se présente en sept parties : a) une introduction de 79 pages ; b) le texte princeps sur 283 pages ; c) une bibliographie générale de 6 pages ; d) un glossaire fort utile de 6 pages ; e) deux notices des noms de personnes et des noms de lieux sur 60 pages ; f) deux index des noms de personnes et des noms de lieux en 15 pages ; g) la table des matières sur 2 pages. Le tout sur un papier très agréable à toucher et d'une blancheur immaculée, ce qui explique peut-être le prix élevés de l'ouvrage : 59 euros, soit 9,6 centimes par page !

Le texte original comporte, quant à lui, quatre parties : 1°- Utilité des arts mécaniques et règlement de manufactures ; 2°- Du commerce ; 3°- De la navigation ; 4°- De l'exemple et des soins principaux du prince. Le sommaire inséré par l'auteur lui-même nous donne l'alpha et l'oméga de son contenu. Le premier « livre » contient la description des arts mécaniques (ordre et utilité), du règlement des Manufactures, de l'emploi des hommes, des métiers plus nécessaires et profitables aux Communautés, et de l'entretien des bons esprits, et du soin que le Prince en doit prendre. Le second livre est plus riche : il contient dix paragraphes consacrés au commerce intérieur et extérieur, à la comparaison avec les espagnols, les portugais, les anglais et les hollandais vivant parmi nous. Puis il étudie le transport et le règlement de la monnaie, les inégalités de traitement des étrangers en France et des français à l'étranger. Il poursuit

¹ Source : *Argus du Bibliophile*, vente du 19 avril 2002 à l'Hôtel Drouot.

² *Aux origines de l'économie politique, Antoine de Montchrétien et son Traicté de l'Economie politique*, Paris, 2016, 192 pages, 14,99 euros (version numérique) ou 19 euros (version papier).

RHPM N° 5

par la différence à faire entre l'allié et le citoyen, le rôle des commissionnaires, le commerce du Levant, et le trafic des épicerie. Plus intéressant pour nous gestionnaires les passages sur les compagnies (faute de frappe dans la page 95 : le mot est au singulier !) et sociétés commerciales, sur les ventes et achats provinciaux.

Le troisième livre s'attache à la navigation et à ses utilités. Puis il envisage les voyages au long cours à destinée commerciale, le besoin qu'a la France à se fortifier par mer. Il étudie le caractère de nos compatriotes comme descendants des gaulois. Il analyse les colonies et les régions lointaines du commerce (Chine et Japon). Enfin, au quatrième livre il passe sous revue la piété, la charité, la censure, la milice, les finances, les récompenses, les charges et les magistratures que doit accorder le souverain. Au total le livre reflète bien les préoccupations des auteurs économistes ou gestionnaires de ce temps-là. Nous allons rééditer le livre de Voltaire publié en 1607 à Toulouse et le comparer à celui de Montchrétien. Quelle différence peut-il y avoir entre l'approche économique d'un normand et celle d'un gascon ?

LM

- Niall Kishtainy (2017) *A little history of Economics*, New Haven and London, Yale University Press, in-8°, 249 pages, 18,52 euros.

Très beau livre relié d'origine en couleur rouge vif avec une couverture cartonnée d'un très bel effet reprenant les dessins de Hazel Partridge qui illustre l'ouvrage. L'auteur enseigne l'histoire économique à la London School of Economics (un must en matière d'enseignement) et a été conseiller économique du gouvernement anglais tout en étant membre de la commission africaine de l'ONU. Il est déjà l'auteur en 2014 de *Economics in Minutes* et co-auteur de *The Economics Book*.

Il étudie les causes de la pauvreté, des crises économiques et le rôle des gouvernements dans cette régulation indispensable au bonheur humain. Son livre est divisé en quarante chapitres très courts d'environ six pages chacun. C'est donc un ouvrage de vulgarisation qui se lit très bien et qui est amusant à étudier quand on a déjà lu plus d'un millier de textes d'économie ou de gestion comme c'est mon cas !

On y retrouve tous les ponts aux ânes des économistes : la main invisible d'Adam Smith (mais qui laisse des traces quand elle gifle le pauvre et caresse le riche), la destruction créatrice de Schumpeter (mais qui devient destructrice quand on licencie sans réembaucher), les profits de guerre ou de l'industrie de l'armement qui prépare la guerre ailleurs et rapatrie les profits ici, les spéculateurs à l'attaque du monde réelle car il faut bien que la bulle financière éclate quelque part ! La conclusion intitulée « Pourquoi par un économiste ? » réjouira les défenseurs de cette profession trop décriée pour être malhonnête. L'historien de la gestion y révisera ses conceptions basiques de l'économie politique actuelle et ancienne. Achat fortement recommandé pour prendre le train en direction des vacances ou des colloques qui nous servent de délassement entre deux cours ennuyeux ou deux réunions casse-pieds avec des collègues imbus de leur supériorité intellectuelle, supposée par eux ou leurs disciples *stipendiés* pour écrire dans des revues tout le bien qu'ils pensent d'eux-mêmes.

LM

Parutions récentes

- Bruno PRATI (2016) *La Fonte Ardennaise et ses marchés. Histoire d'une PME familiale dans un secteur en déclin, 1926-1999*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, collection « Les Cahiers de la MSHE Ledoux », série « Dynamiques territoriales », in-8°, 581 pages, 25 euros.

Cet éditeur universitaire a été créé en 1997 en tant que service commun de l'Université de Franche-Comté. Dans le pays de Proudhon ou des cousins Fourier, les Presses universitaires de Franche-Comté s'inscrivent donc à Besançon dans une ancienne tradition d'édition scientifique. La Maison des sciences de l'homme et de l'environnement Claude Nicolas Ledoux a été reconnue par le CNRS en 2004 et fait partie du réseau national depuis 2008. Sa collection intitulée « Les Cahiers de la MSHE Ledoux », dirigée par Philippe Barral, se décline en cinq séries correspondant aux cinq pôles de recherche de la structure : la série "Dynamiques territoriales" qui correspond au pôle 1 ; la série "Environnement : ressources et paysages" qui correspond au pôle 2 ; la série "Normes, Pratiques et Savoirs" qui correspond au pôle 3 ; la série "Archive, bases, corpus" qui correspond au pôle 4 ; et la série "Comportements, risques, santé" renvoyant au pôle 5. La série « Dynamiques territoriales » a déjà publié 9 ouvrages. Le présent livre est donc le vingt-sixième de la collection et le neuvième de la série.

Issu d'une thèse de doctorat soutenue en 2013 sous la direction du Professeur Jean-Claude Daumas, cet ouvrage a bénéficié d'un soutien financier de l'Association française pour l'histoire des entreprises, et du prix Crédit Agricole d'histoire des entreprises. Il comporte donc de nombreuses illustrations en couleur et d'un papier d'une bonne qualité qui en fait un objet agréable à lire, dont la couverture de couleur blanche, verte et jaune orangée décrit bien l'ambiance du récit qui suit. Il s'agit de l'histoire longue d'une PME familiale dont l'auteur est partie prenante. En effet, Bruno Prati est directeur de la stratégie et du développement de cette entreprise. Après des études de management et d'histoire il a soutenu cette thèse d'une excellente facture.

Comme il est d'usage en histoire des entreprises, le plan suit un ordre chronologique. Il comporte trois parties à la difficulté de lecture progressive. La première porte sur le passage de la « boutique » (terme spécifique pour désigner la petite firme de départ) à la PMI (petite et moyenne industrie) entre 1926 et 1953. Cette partie est très intéressante car elle resitue le processus de création de la firme dans le contexte très agité de l'époque. On regrettera que la biographie du premier fondateur, Emile Cossardeaux, ne soit pas assez fouillée.

La deuxième partie, consacrée au passage de la première à la deuxième génération de patrons, couvre la période 1954-1990. Elle comporte trois chapitres. Le premier sur l'arrivée d'un ingénieur qui va mécaniser l'entreprise jusqu'en 1968. Le deuxième sur la difficulté des investissements en capital fixe et la déchirure de la crise de 1973-1974. Le troisième sur le processus de croissance externe dans le passage temporel difficile entre 1975 et 1986.

La troisième partie est la mieux connue de l'auteur car il a codirigé la firme. Il s'agit de la description d'une mutation inachevée au tournant des années 1991 à 1999.

RHPM N° 5

Elle comprend trois chapitres. L'un sur l'action commerciale, le nerf de la guerre de survie dans ce secteur depuis longtemps en difficulté dans nos économies occidentales. L'autre sur l'automatisation incomplète au mitan d'un changement technologique majeur avec l'arrivée des nouvelles machines automatisées. Le dernier analyse le passage d'un homme providentiel (Gérard Grosdidier) à une direction collégiale nécessaire pour devenir un *leader* mondial du secteur.

Au total le texte fait 494 pages d'une histoire vivante, complexe et aux nombreux rebondissements. Cela se lit comme un *biopic* subtil d'une aventure collective de long cours. L'appareil scientifique fait 90 pages. Il comprend des sources archivistiques très fournies, une série de 98 entretiens appelés ici « témoignages », neuf pages de sources imprimées et de sites internet, et une bibliographie mixte gestion/histoire de 444 titres. Comme le livre est assez technique, un glossaire de deux pages et un glossaire spécifique de 23 mots permet de comprendre le jargon propre à ce secteur d'activité, vu de l'intérieur avec l'âme de la profession et la fierté du métier qui remonte à loin, à des racines familiales très anciennes.

La grande richesse de l'ouvrage transparaît dans la liste des figures, qui comporte 123 éléments, soit une figure toutes les quatre pages. Selon la réglementation en cours, toutes ces illustrations sont protégées en droit de la propriété intellectuelle. L'utilisation d'archives privées très difficiles à consulter est un plus pour ce livre qui fera date.

La problématique est, elle aussi, très originale, puisque l'auteur arrive à faire la synthèse entre la littérature théorique gestionnaire et les références plus pragmatiques de l'histoire des entreprises. Utilisant à bon escient les concepts forgés par les professeurs de gestion, il réussit l'exploit d'en retrouver la trace dans les comptes de la firme étudiée. De ce va-et-vient entre la pensée et les faits ressortissent nombre de bonheurs d'expression et de trouvailles intellectuelles qui permettent de comprendre comment une toute petite firme devient grande dans un secteur réputé en difficulté séculaire. Cela ne s'est pas fait sans mal et la rédaction a dû demander beaucoup d'efforts et de persévérance à son auteur. Il en reste quelques scories, comme on dit dans le milieu des forgerons.

Nous n'avons trouvé que très peu d'erreurs que nous signalons ici pour une future édition. A la page 81 il s'agit de la firme américaine Mac Cormick (l'inventeur de la moissonneuse-batteuse) et non Mac Cornick. A la page 102, dans la légende de la photographie du personnel en 1929, le prénom de la noyauteuse Colson est « S » et non « M ». A la page 528 le prénom du regretté Chadeau est Emmanuel et non « Stéphane » et l'indication du millésime des ouvrages de Jean Bouvier doit être mieux précisée car il est décédé en 1986 et les ouvrages postérieurs sont donc des éditions posthumes (ou de simples rééditions).

Cela n'enlève rien à la très grande qualité de cet ouvrage qui fait honneur à son auteur et à son directeur de thèse. Il est en effet rarissime qu'un dirigeant d'entreprise devienne l'historien de sa propre firme, et qu'il trouve la force de prendre de la distance avec son objet d'étude. En ayant, nous aussi, suivi la voie difficile d'une double formation en gestion et en histoire, nous ne pouvons que conseiller ce livre à tous les étudiants des grandes écoles de commerce ou des vieilles facultés d'histoire de notre pays. Ils y découvriront une claire explication des principaux concepts du management et une analyse sur documents de la dynamique de la démographie des entre-

Parutions récentes

prises. On retrouve là toute l'intelligence bisontine d'un Proudhon qui s'était associé au gestionnaire Duchêne pour étudier la bourse de Paris en 1853, et toute la pré-science d'un Charles Fourier, qui, lui, parti de la boutique commerciale, a débouché sur une vision globale de la Société capitaliste. Bruno Prati est le digne successeur de cette glorieuse lignée.

Si c'est en forgeant que l'on devient forgeron, ici c'est en écrivant le vrai que l'on devient historien. Une part de pure vérité transparaît dans ce livre qui fera date dans l'immense bibliographie du monde du fer.

LM

- Pierre VELTZ (2017) *La société hyper-industrielle : le nouveau capitalisme productif*, Paris, Seuil, « La république des idées », in-14, 125 pages, 11,8 euros.

L'auteur est ingénieur et sociologue de profession. Il a déjà publié *le Nouveau monde industriel* chez Gallimard en 2008 et *la Grande transition* au Seuil toujours en 2008. Ce petit livre par la taille paraît dans la belle collection orange dirigée par Pierre Rosanvallon et Ivan Jablonka. Il sort en février 2017, juste avant les élections présidentielles et a dû être lu par les équipes des candidats. Que dit-il ? Voici le texte de quatrième de couverture : « La sortie du monde façonné par l'industrie de masse du XX^e siècle ébranle toute la société française. Quel sera le nouveau monde de la globalisation et de la révolution numérique ? Prenant le contrepied des analyses les plus répandues — désindustrialisation, passage à une société de services —, Pierre Veltz décrit une situation où les services, l'industrie et le numérique convergent vers une configuration inédite : le capitalisme « hyper-industriel ». Cette convergence se déploie à l'échelle mondiale, faisant émerger une nouvelle économie, mais aussi une nouvelle géographie. Un grand partage se dessine, entre un archipel de pôles ultra-connectés et des mondes périphériques résiduels. Grâce à l'intensité de la redistribution, l'Europe et la France échappent pour l'instant aux formes les plus brutales de cette dislocation. C'est un atout immense qu'il faut préserver et consolider. »

Après une courte introduction consacrée à l'avenir de l'industrie, l'ouvrage comprend 9 chapitres et une conclusion s'interrogeant sur les atouts « exceptionnels » de la France et de l'Europe. Le chapitre 1^{er} étudie l'industrialisation du Monde. Le chapitre 2 dit que la distinction entre industries et services est maintenant dépassée. Le troisième chapitre s'attaque au triptyque robots, réseaux, plateformes. Le quatrième se demande quels emplois et quels produits seront existants demain. Le cinquième la montée d'un capitalisme hyper-industriel. Le sixième voit le passage de la structure du monde en strates vers celle en archipel. Le septième étudie la fragmentation des chaînes de valeur globales. Le huitième signale plutôt la polarisation des mêmes chaînes, tandis que le neuvième et dernier s'attaque à l'hyperspécialisation et au décrochage entre centres riches et périphéries pauvres. Au total une réflexion de haut niveau requérant cependant une certaine culture théorique en économie et gestion. Lecture intéressante pour voir l'action future de nos prochains dirigeants : nous craignons le pire et attendons le meilleur...

LM

RHPM N° 5

- Yves CROZET (2016) *Hyper-mobilité et politiques publiques : changer d'époque ?* Paris, Economica, in-8°, collection « Méthodes et approches », 190 pages, 29 euros.

Nouvel ouvrage d'un professeur d'économie à l'Université de Lyon, Institut d'études politiques. Il appartient aussi au Laboratoire Aménagement Economie Transport. Il a été secrétaire général de la société de la conférence mondiale sur la recherche dans les transports de 2010 à 2015. Il fut membre du conseil d'administration de Réseau Ferré de France entre 2008 et 2012. Il est aujourd'hui président du think-tank de l'Union routière de France. C'est donc un spécialiste incontesté du domaine des transports et ce livre va bien en complément de notre numéro spécial sur l'histoire de la concurrence des diligences au XIX^e siècle.

Ce livre est issu des travaux du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres. Il est publié avec le soutien financier de la Direction de la recherche et de l'innovation du Commissariat général au développement durable du ministère de l'Environnement, de l'écologie et de la mer dirigé par Ségolène Royal.

La collection qui l'accueille est destinée à des ouvrages de recherche sur les transports. Elle est dirigée par Gérard Brun et compte déjà 8 titres à son catalogue depuis 2007. La préface de l'ouvrage est signée par Roger Vickerman, éminent professeur à l'Université du Kent et ancien rédacteur en chef de l'importante revue *Transport Policy*, éditée chez Elsevier. Tandis que les principaux travaux historiques du domaine sont publiés par le *Journal of Transport History*, édité chez Sage et créée en 1980.

Le plan du livre comprend une introduction générale de deux pages seulement, et trois parties de longueur équivalente. La première partie s'attache aux rapports entre la mobilité et la croissance économique, jugée être la « loi d'airain du couplage ». Elle contient trois chapitres : le premier sur la fringale de mobilité, le deuxième sur le passage du budget temps à la valeur temps, et le troisième sur les politiques publiques au service de ce nouveau concept d'hyper-mobilité. La deuxième partie s'attaque à la recherche du temps gagné par l'analyse de la mobilité et de l'intensification des programmes d'activité. Le chapitre 4 étudie la civilisation du loisir ou la classe de loisir harassée. Le chapitre 5 s'intéresse au coût exorbitant de la vitesse généralisée sociale. Le sixième aborde la mobilité durable dans sa dimension de nouvelle donne pour les politiques publiques en la matière. Enfin la troisième partie s'intitule « mobilités et politiques publiques à l'horizon 2050 ». Elle pose la question du passage de l'hyper-mobilité à l'hyper-connectivité. Le chapitre 7 décrit trois concepts : « peak-oil », « peak-car » et « peak-travel ». Et pose le dilemme : faut-il sonner le glas de l'hyper-mobilité en ne bougeant plus ? Le huitième chapitre est prospectif à un horizon de 38 ans. Le neuvième étudie les politiques publiques dans un monde fini. Pas de conclusion pour un travail qui ne sera jamais achevé tant que l'Etat s'intéressera aux transports. Bibliographie abondante. Au point de vue historique on relève les travaux de Gérard Brun (directeur de la collection !) : *Introduction à l'histoire totale*, 2006 ; et Histchmann (1991) *Deux siècles de rhétorique réactionnaire* ; Paul Lafargue (1880) *Le droit à la paresse* ; Niveau et Crozet (2007) *Histoire des faits économiques contemporains* ; Adam Smith (1776) *La richesse des Nations* ; Veblen (1899) *Théorie de la classe de loisir*. Achat recommandé.

LM

Parutions récentes

Sites internet dans le domaine de l'histoire du management en général :

www.businesshistory.com : site d'information sur l'histoire du capitalisme, le commerce, l'entreprise, l'entrepreneuriat, les règles de réussite ou d'échec dans les décisions managériales. Site fondé en 2002.

www.emeraldinsight.com : site de l'éditeur du *Journal of Management History* qui est en ligne depuis 2006. Il en est à son 25^e volume et a donc été fondé en 1992. Voici le sommaire du dernier numéro (n° 2, 2017):

S. Segal, K. Bruce, *Breaking the chains of ignorance: manager-philosophers in recent management history*.

G. Leoni, *Social responsibility in practice: an Italian case from the early 20th century*.

Ch. Schnee, *Conceptual frameworks in historical analysis: using reputation as interpretive prism*.

M. Cristofaro, *Herbert Simon's bounded rationality: its historical evolution in management and cross-fertilizing contribution*.

F. A. Gur, B. D. McLarty, J. Muldoon, *The Sheriffs' contribution to management research*.

www.whsmith.co.uk : éditeur du livre *The Rise of Big Business, 1860-1920*.

Global.ou.com/social-sciences : site de l'éditeur Oxford University Press qui publie en avril trois nouveaux livres :

G. Guthrie, *The Firm Divided, manager-shareholder conflict and the fight for control of the modern corporation*, 2017, 353 pages, 25,99 livres sterling.

G. Jones, *Profits and Sustainability, a history of green entrepreneurship*, 2017, 464 pages, 30 livres sterling. Aussi auteur en 2011 d'un livre sur la beauté imaginée.

Ph. E. Auerwald, *The Code Economy, a forty-thousand year history*, 2017, 304 pages, 19,99 livres sterling.

Autres livres:

Gerard Hanlon (2015) *The Dark Side of Management: A Secret History of Management Theory*, Routledge, 26,43 dollars.

Morgen Witzel (2012) *A History of Management Thought*, Routledge, 63,97 \$.

Robert B. Denhardt (2007) *Theories of Public Organization*, 5^e édition, Cengage Learning, 61,06 \$.

Ewab Ferlie, Laurence E. Lynn jr. & Christopher Pollitt (2007) "Public Management: A Concise History of the Field", chapitre 2 du livre *The Oxford Handbook of Public Management*, Oxford University Press, 816 pages, 44,99 livres sterling.

RHPM N° 5

LA
DILIGENCE

JOURNAL DES VOYAGEURS.

LITTÉRATURE, MŒURS, THÉÂTRES, MODES, ITINÉRAIRES,
VOYAGES, INDUSTRIE.

Par autorisation de MM. les Administrateurs des Messageries.



Première année. — Décembre, N° 8.



RUE DE LA FONTAINE MOLIÈRE, 37,
Administration
DE LA MALLE-POSTE, DU PHARE ET DE LA VOIE PUBLIQUE.
1845.

SOMMAIRES DES PREMIERS NUMÉROS DE LA REVUE

RHPM n° 1 (janvier-juin 2015)

Dossier : La gestion d'entreprise à la Renaissance

- E. OKAMBA, Utilité de la comptabilité d'engagements
de Luca Pacioli (1494)
- R. NOUMEN, Redécouvrir Cotrugli dans la pensée comptable
- L. MARCO, Le Choysel, fondateur des plans d'affaires
à la fin du XVI^e siècle
- C. BAUJARD, L'imprimeur Christophe Plantin (1520-1589)
- A. LE SYLVAIN, L'instruction des marchands et facteurs (1580)
- + 3 articles et 1 note de lecture (total : 124 pages)

RHPM n° 2 (juillet-décembre 2015)

Dossier : Les Musées en question

- Ph. HOUDY, La maison des Humanités.
Présentation d'ensemble du projet
- C. BAUJARD, Louvre-Abu Dhabi dans l'île de Saadiyat
- Innovation**
- F. BODOLEC, Développer les filières bois françaises par les *clusters*
- J.-G. DEGOS et O. BEN HMIDEN, Histoire des agences
de notation financière
- + 1 article, 3 documents et 2 notes de lecture (total : 174 pages)

RHPM N° 5

RHPM n° 3 (janvier-juin 2016)

Varia

J.-G. DEGOS, Origines et premières années de l'ESC de Bordeaux
et vie quotidienne

J. MICHEAU, Livres de comptes et activités de Fortaney Dupuy
(1505-1523)

D. MERGIANI et L. MARCO, Pyramide des besoins et risque
du consommateur

M. A. ABDELWAHED et L. MARCO, Éléments pour une nouvelle
épistémologie

M. BORISOVA, Les grands professeurs d'économie politique
en Bulgarie

C. POIVRET et L. MARCO, Les anti-utopistes : trois auteurs oubliés
+ 4 documents et 3 notes de lectures (total : 156 pages)

RHPM n° 4 (juillet-décembre 2016)

Varia

J.-G. DEGOS, Les monnaies virtuelles aux risques avérés

L. MARCO, Une bibliographie commerciale

G. DUPONT, Biographie d'Albert Dupont

Documents

E. PEYRET-LALLIER, Causes d'échec et de réussite des firmes

E. FORCADE, La Société de l'Exposition Universelle

J. E. KING, Origine du terme « économie politique »

+ 2 notes de lecture (total : 122 pages)

RHPM – 5^e OPUS

Dossier : Les diligences

Textes de : MARCO, FOURIER

NAVIER, ADAM, BURAT

BRESSON, BLANC

O'DDOUL, LABOULAYE

COURCELLE-SENEUIL

DUCHÊNE & PROUDHON, MARX

DE FOVILLE, MUSNIER

Article

La didactique en gestion, S. MIHAYLOVA

Publié par les Editions de la Gestion, à Castres (Tarn)

ISSN : 2429-7631

15 euros

Illustration de couverture :
publicité pour les motos Griffon en 1906

(source : site Zhumoristenouveau)