

# Edward Hastings Chamberlin avant Harvard : les origines de la théorie de la concurrence monopolistique

*Thibault Guicherd*<sup>1</sup>

**Résumé :** Cet article propose d'étudier un texte antérieur à l'arrivée à l'université de Harvard d'Edward Hastings Chamberlin, l'auteur de la théorie de la concurrence monopolistique. L'examen de cet essai de 1922 intitulé « Some aspects of railroad rates » amène de nouveaux éléments sur les premières idées qu'avait déjà formulé l'auteur et qui ont par la suite structuré sa théorie. Ainsi, il apparaît clairement que Chamberlin présentait d'ores et déjà une forme d'originalité vis-à-vis de ses contemporains en s'émancipant de certains postulats qui fondaient alors les théories de la concurrence.

## **Edward Hastings Chamberlin before Harvard : origins of monopolistic competition theory**

**Abstract :** This article proposes the study of a text written by Edward Hastings Chamberlin, the author of monopolistic competition theory, before his admission in Harvard University. The examination of this essay entitled “Some aspects of railroad rates” brings new lights on the first ideas the author had already stated and that helped him to structure his theory. It then clearly appears that Chamberlin shows some originality compared to his contemporaries by emancipating from several assumptions that were founding competition theories at that time.

**Mots-clefs :** Chamberlin, concurrence monopolistique, concurrence pure, concurrence parfaite

**Keywords :** Chamberlin, monopolistic competition, pure competition, perfect competition

**JEL classification :** B10

---

<sup>1</sup> Doctorant à l'Université Lyon 2 sous la direction de Jean-Pierre Potier, TRIANGLE UMR 5206  
Contact : thibault.guicherd@univ-lyon2.fr

## ***1- Introduction***

L'article d'Edward H. Chamberlin de 1961, « The Origin and Early Development of Monopolistic Competition Theory » a l'immense avantage d'apporter une série de précisions quant à la genèse de sa théorie de la concurrence monopolistique. Non seulement il nous renseigne sur les auteurs et les travaux dont il s'est inspiré, mais il y retrace également, de manière chronologique, les différentes étapes de ses réflexions. Ainsi, on apprend que l'origine de la notion d'oligopole tel qu'utilisée par Chamberlin se trouve dans des réflexions plus anciennes sur la tarification des chemins de fer, et ce, avant qu'il n'entre à l'Université d'Harvard et ne travaille sous la direction d'Allyn A. Young. Il nous semble important de citer ce paragraphe *in extenso* afin de bien comprendre de quoi il sera ici question :

« En effet, si la théorie de la concurrence monopolistique a émergé des cendres de quelque chose<sup>2</sup>, c'était douze ans plus tôt (1921), et les cendres étaient celles de la controverse Taussig-Pigou à savoir si, en matière de tarifs ferroviaires, « charger ce que le trafic supportera » devait être expliqué en termes de discrimination monopolistique ou en termes de coûts joints. »<sup>3</sup> [Chamberlin, 1961, p. 517]

Nous apprenons à peine plus loin :

« En 1921, en tant qu'étudiant diplômé à l'Université du Michigan, j'ai suivi un cours de Transport Ferroviaire assuré par le Professeur I. L. Sharfman, et j'ai rédigé un papier sur la controverse Taussig-Pigou à propos des tarifs ferroviaires.[...]. Depuis, le papier a été perdu (ou égaré), mais peut-être plus important que ce papier, il existe une longue note de bas de page dans la thèse (1927), évidemment tiré de celle-ci et indiquant clairement comment les conclusions obtenues ont servi de guide à de plus amples examens de la relation théorique entre le monopole et la concurrence. »<sup>4</sup> [*ibid.*]

Il semble que l'année 1921-1922, la dernière que Chamberlin passe à l'Université du Michigan avant d'entrer à celle d'Harvard, a été décisive dans l'élaboration des fondements qui le conduiront à sa théorie de la concurrence monopolistique. A lire ces précédents extraits, il paraît opportun d'étudier l'entourage et l'environnement intellectuel dans lesquels Chamberlin évoluait.

2 Chamberlin fait référence à une idée alors (et toujours) répandue selon laquelle sa théorie est issue des cendres de celle d'Alfred Marshall.

3 Cette citation, ainsi que les suivantes, sont le fruit de notre propre traduction. Nous en assumons seul les éventuelles erreurs. "Indeed, if monopolistic competition theory rose from the ashes of anything, it was twelve years earlier (1921), and the ashes were those of the Taussig-Pigou controversy as to whether « charging what the traffic will bear » in railway rates was to be explained in terms of monopolistic discrimination or in terms of joint costs."

4 "In 1921, as a graduate student at the University of Michigan, I took a course in Railway Transportation under Professor I. L. Sharfman, and wrote a course paper on the Taussig-Pigou controversy over railway rates. [...] Meanwhile, the paper has been lost (or mislaid), but perhaps even more important than the paper is a long footnote in the thesis (1927), evidently drawn from it and indicating clearly how the conclusions there reached served as a lead to further examination of the theoretical relationship between monopoly and competition."

Malgré cela, peu d'articles se sont penchés sur cette période et le rôle qu'elle a pu jouer. La plupart des travaux<sup>5</sup> se contentent de se limiter à une explication via le débat marshallien ou celui des rendements décroissants malgré les allusions explicites en 1961 à la controverse Taussig-Pigou. D'autres études<sup>6</sup> l'évoquent voire développent cette piste mais préfèrent l'interpréter comme l'élément principal qui a poussé Chamberlin à introduire la différenciation du produit. Notre thèse n'est pas de montrer qu'ils ont tort – au contraire, la piste soulevée par Reinwald [1977] est très intéressante – mais de compléter ce point de vue en soulignant le rôle qu'a joué cette controverse dans la formulation (1) des concepts de « concurrence pure » et de « concurrence parfaite » et (2) des processus concurrentiels reconnaissant la clairvoyance des concurrents et leur interdépendance.

Nous avons pour soutenir notre thèse l'opportunité d'étudier ce fameux essai rédigé en relation avec le cours de I. Leo Sharfman<sup>7</sup>. En effet, la consultation des archives personnelles de Chamberlin, non publiées, ont permis de retrouver ce court essai et d'en savoir un peu plus sur les idées de Chamberlin à l'époque. On peut trouver de manière très explicite, une série d'assertions qui montrent clairement que plusieurs de ses idées ultérieures étaient sinon déjà abouties, au moins en germe dès 1922.

Cet article se propose de décrire ce contexte en trois sections. Une première section essaiera de synthétiser les deux principales théories auxquelles Chamberlin a pu être confronté concernant la concurrence (et plus particulièrement lors de la rédaction de cet essai) à savoir les *Principles of Economics* de Fred M. Taylor et *The American Railroad Problem* de I. Leo Sharfman. Cela nous permettra d'établir clairement que le jeune auteur a été formé dans un environnement finalement assez marshallien, où l'analyse s'effectue dans une large mesure dans un cadre faisant appel aux industries et à la conception dichotomique de la concurrence parfaite et du monopole.

Une deuxième section se concentrera sur la controverse Taussig-Pigou autour des coûts joints et de la discrimination de monopole. On rappellera comment celle-ci a influencé Chamberlin dans l'élaboration de sa théorie, par la formulation d'une troisième voie alternative aux deux autres, qui étaient alors l'objet de ce débat. Plus précisément, elle permet à Chamberlin de redéfinir un cadre théorique pour la concurrence en séparant les hypothèses issues de la structure du marché (sa pureté) de celles issues des comportements et d'autres attributs liés à l'information ou encore les temps d'ajustement (sa perfection).

---

5 Citons à titre d'exemples représentatifs [Archibald, 1988], [Keppler, 1994] ou encore [Brakman et Heijdra, 2001].

6 [Reinwald, 1977], [Blitch, 1985], [Glais, 2002].

7 Son nom complet étant Isaiah Leo Sharfman, ses contemporains ont vraisemblablement préféré l'appeler par son deuxième prénom.

Enfin, une troisième section nous permettra d'exposer en détail le travail de 1922 de Chamberlin et montrera son originalité, compte tenu des théories évoquées auparavant. Nous verrons que les idées qu'il présente en 1927 n'étaient pas forcément si claires en 1922. En revanche, ses résultats, bien qu'apparemment intuitifs, préfigurent explicitement ses futures réflexions relatives au duopole et à l'oligopole où un prix de monopole peut s'établir via des hypothèses comportementales des concurrents, ceux-ci étant conscients de leur interdépendance et des conséquences directes et indirectes de leurs actes.

## ***2- Les professeurs de Chamberlin à l'Université du Michigan : Fred M. Taylor et I. Leo Sharfman***

### *a- La théorie de la concurrence dans les Principles of Economics de Fred M. Taylor*

La consultation du registre général de l'Université du Michigan au début des années 1920 nous a permis d'avoir une vision très précise du cursus en « Economie Politique ». D'autres cours plus techniques sur les finances publiques, les problématiques du travail, ou encore en comptabilité n'ont vraisemblablement pas pu avoir un tel impact sur la théorie en germe. Le cours le plus conséquent et le plus fondamental était celui d'« Eléments d'Economie Politique » dispensé par Fred M. Taylor et s'appuyant sur ses *Principles of Economics*<sup>8</sup>. On rappelle également qu'en dehors d'une influence intellectuelle tangible, Taylor a laissé dans l'esprit de Chamberlin une trace remarquable<sup>9</sup> :

« Avant de quitter Ann Arbor en 1922, je me vois en train de consulter mon bien-aimé *maître*, le Professeur Fred M. Taylor, à propos de ce qu'il penserait d'essayer de construire une synthèse entre le monopole et la concurrence comme sujet de thèse de doctorat. Il écouta avec une attention bienveillante, et rentra chez lui pour y réfléchir. Mais le lendemain, j'eus droit au conseil honnête, et j'en suis sûr mûrement considéré de « Freddie » que je ferais mieux de chercher autre chose.»<sup>10</sup> [Chamberlin, 1961, p. 519-520]

---

8 Cet ouvrage, conçu comme un manuel, est paru pour la première fois en 1911. Il fut réédité 9 fois entre cette date et 1925. Nous nous référons ici à sa huitième édition de 1921.

9 En plus de cette citation, Chamberlin a conservé dans ses archives personnelles une partie des lettres qu'il a pu échanger avec Taylor entre 1920 et 1924. Malheureusement, ces éléments épistolaires n'ont pas apporté de plus amples informations concernant notre recherche.

10 “Before leaving Ann Arbor in 1922, I remember sounding out my beloved *maître*, Professor Fred M. Taylor, as to what he would think of trying to work out a synthesis between monopoly and competition as a doctor's thesis. He listened with begign attention, and went home to think it over. But the next day I had « Freddie's » honest, and I am sure carefully considered, advice that I had better look for something else.”

Outre le fait que le Professeur Taylor ne semblait pas, de prime abord, soutenir Chamberlin dans son projet, on remarque toutefois qu'il a pu avoir sur le jeune économiste une influence non négligeable. Concernant une éventuelle empreinte intellectuelle, on peut examiner l'ouvrage de Taylor.

On aurait pu espérer des positions novatrices dans un ouvrage tel que les *Principles of Economics* de Taylor. Malheureusement, il s'agit d'une œuvre exposant et confirmant une approche déjà ancrée, voire calquée sur les théories bien connues d'Alfred Marshall et de Arthur C. Pigou.

Dans ces *Principles*, on trouve plusieurs occurrences à la concurrence, sa nature et la place qu'elle occupe dans la pensée de Taylor. Les éléments qui nous intéressent se trouvent surtout dans le chapitre « Valeur et Prix : Préliminaire »<sup>11</sup> où il définit ce qu'est un marché parfait. Celui-ci s'organise entre des « individus purement économiques »<sup>12</sup> [Taylor, 1921, p. 249], qui bien évidemment cherchent le maximum de satisfaction, ont une parfaite connaissance des conditions du marché et ont une « excellente, pour ne pas dire parfaite »<sup>13</sup>[*ibid.*] capacité de jugement afin de prendre les bonnes décisions. La perfection des échanges ou autres opérations susceptibles de survenir sur le marché est définie comme suit : « Dans ce marché, tout vendeur est supposé réussir mettre à disposition de tout acheteur l'opportunité particulière qu'il offre, et tout acheteur est supposé réussir mettre à disposition de tout vendeur l'opportunité que crée son désir d'acheter. »<sup>14</sup> [*ibid.*, p. 250]. Pour Taylor, les attributs d'un tel marché seraient dès lors « des moyens extensifs et efficaces pour obtenir des informations et les disséminer auprès des acheteurs et vendeurs, et, deuxièmement, des conditions favorables permettant les hommes à agir de manière rationnelle à l'information reçue. »<sup>15</sup> [*ibid.*]. Plus que des hypothèses d'ajustements structurels ou d'opérations d'échanges instantanées, la variable-clé pour Taylor semble être l'information, son instantanéité à être partagée, sa gratuité, mettant les individus en capacité de raisonner de manière économiquement rationnelle et d'entrée ou de sortir librement du marché.

Selon Taylor, quand bien même il serait impossible de rencontrer l'occurrence d'un tel marché dans la réalité, cette approche demeure la plus pertinente. Cela l'amène à avancer la fameuse dichotomie que Chamberlin voudra briser : « De plus, nous savons que l'hypothèse économique de

---

11 "Value and Price : Preliminary"

12 "purely economic individual"

13 "excellent, not to say perfect"

14 "In this market, every seller is supposed to be successful in putting before every buyer the particular opportunity he is offering, and every buyer is supposed to be successful in putting before every seller the opportunity which his desire to purchase creates."

15 "extensive and efficient means of gaining information and disseminating among buyers and sellers, and, second, conditions favorable for allowing men to act rationally on the information received."

la concurrence pure est seulement réalisée de manière partielle, étant parfois remplacée par le monopole d'un côté et la concurrence débridée de l'autre. »<sup>16</sup> [*ibid.*, p. 251].

Enfin, dans le chapitre suivant, « Des principes gouvernant les processus immédiats de la détermination des prix »<sup>17</sup>, l'auteur expose sa théorie des prix. Il commence par une accroche singulière : « l'étudiant peut naturellement s'attendre à trouver la même marchandise se vendant à différents prix. »<sup>18</sup> [*ibid.*, p. 278], allant à l'encontre de la définition de Marshall d'un marché parfait où « dans un marché le plus proche de la perfection, plus forte est la tendance pour le même prix à être payé pour la même chose dans toutes les parties du marché »<sup>19</sup> [Marshall, 1920, V, 1, §2]. Dans un principe, Taylor reprendra cette définition à son compte en formulant la Loi du Prix Unique (Law of Single Price) :

« Dans les limites d'un véritable marché unique et théoriquement parfait, aucune marchandise ne peut avoir plus d'un prix en même temps ; et même dans les limites des marchés imparfaits ou groupes de marchés connectés, toute marchandise tend à n'avoir qu'un seul prix, - une exception étant possible dans le cas des dépenses de transfert de l'un à l'autre des marchés connectés. »<sup>20</sup>[Taylor, 1921, p. 280]

Taylor introduit dans sa théorie l'idée selon laquelle le prix unique sur un marché serait une conséquence de l'existence d'un marché parfait, bien que pour le moment, il ne donne aucune indication sur le niveau auquel se fixera ce prix unique. Ce dernier se stabilisera finalement à l'équilibre de l'offre et de la demande, et par les mêmes mécanismes marginalistes qui égalisent ces deux membres en cas d'excès de l'offre ou de la demande sur l'autre. Notre tour d'horizon de la théorie des prix de concurrence de Taylor peut être clos par les notions qu'il expose dans le troisième chapitre, « Limites des prix »<sup>21</sup> où il donne les limites supérieures et inférieures des prix de marché, respectivement « le prix tout juste au-dessus du prix de demande marginal » et « le prix tout juste en-dessous du prix d'offre marginal »<sup>22</sup> [*ibid.*, p. 289-290].

---

16 “Moreover, we know that the pure competition of the economic hypothesis is only partially realized, being at times replaced by monopoly on the one hand or unbridled competition on the other.”

17 “Principles governing the immediate processes of price determination”

18 “the student might naturally expect to find the same commodity selling for several different prices.”

19 “the more nearly perfect a market is, the stronger the tendency for the same price to be paid for the same thing in all parts of the market”

20 “Within the limits of a truly single and theoretically perfect market, no commodity can have more than one price at the same time; and even within the limits of imperfect markets or groups of connecting markets, any commodity must tend to have a single price, -allowance being made in the latter case for the expense of shifting from one to another of the connecting markets.”

21 “Limiting prices”

22 Respectivement « the price next above the marginal demand price » et « the price next below the marginal supply price »

## b- La concurrence et les chemins de fer chez I. Leo Sharfman

Le registre général de l'Université du Michigan<sup>23</sup> (année 1920-1921<sup>24</sup>) donne quelques informations sur la nature du cours de « Transport Ferroviaire » de I. Leo Sharfman<sup>25</sup> :

« Ce cours traite de l'importance sociale et industrielle du transport moderne, examine le développement du transport ferroviaire, analyse les principaux problèmes ferroviaires aux Etats-Unis, en insistant sur la nature de la concurrence ferroviaire et la théorie et la pratique de la tarification, et consacre une attention particulière à la régulation des chemins de fer, plus spécialement par le gouvernement fédéral. Ce cours se conclura par une discussion sur l'administration de guerre des chemins de fer et des ajustements dans leur régulation qui a accompagné le retour des lignes aux opérations privées. »<sup>26</sup>[p. 217]

À notre connaissance<sup>27</sup>, il n'existe plus de support écrit du cours que Sharfman dispensait. Un moyen de mieux comprendre le contexte de l'essai de Chamberlin de 1922 est d'examiner le livre de Sharfman, *The American Railroad Problem* [1921], à l'époque récemment publié. Nous nous autorisons à penser que pour ses leçons, le professeur devait sinon s'appuyer ouvertement sur son ouvrage, au moins défendre les mêmes idées. On s'aperçoit très vite que le contenu de ce livre n'a vraisemblablement pas poussé Chamberlin dans la voie qu'on lui connaît. Contrairement aux postures de ce dernier qui, nous le verrons, ramenait l'industrie des exploitations ferroviaires à une industrie dont le statut concurrentiel est ambigu, Sharfman est largement plus explicite : « À cause de caractéristiques physiques et économiques fondamentales, l'industrie ferroviaire est naturellement monopolistique. »<sup>28</sup> [Sharfman, 1921, p. 55].

Plus loin dans son livre, dans une partie intitulée « La nature de la concurrence ferroviaire »<sup>29</sup>, il s'étend un peu plus sur la manière dont il aborde cette industrie : « Le transport ferroviaire se différencie de ces soi-disantes industries privées à cause du fonctionnement anormal

---

23 Nous tenons à remercier ici l'équipe d'archivistes de la bibliothèque historique de Bentley (Université du Michigan) pour leur travail et tout particulièrement Eryn Killian pour son zèle.

24 Le registre de 1921-1922 ne pouvant être consultable, la vérification sur les années 1920-1921 et 1922-1923 montre que le syllabus du cours est resté exactement le même

25 Le volume horaire de ce cours ne nous apparaît pas de manière très claire : la consultation du registre général nous permet de comprendre que le diplôme de Bachelor of Arts requérait la validation de 120 « crédits-heures » (*hours credit*) à raison de 15 par semestre sur une durée de quatre ans. Un cours comme celui de F. Taylor représentait à lui-seul 5 crédits-heures soit un tiers du semestre, tandis que celui de I. L. Sharfman s'avère un peu plus modeste mais non négligeable : 3 crédits-heures.

26 “This course considers the social and industrial significance of modern transportation, traces the development of railway transportation, analyzes the chief railway problems in the United States, with special reference to the nature of railway competition and the theory and practice of rate-making, and devotes particular attention to the regulation of railways, especially by the federal government. The course will be concluded by a discussion of the war administration of the railroads and of the adjustments in railway regulation which accompanied the return of the roads to private operation.”

27 Et celle des archivistes de la faculté de Ann Arbor (Michigan) que nous avons contacté.

28 “Because of fundamental physical and economic characteristics the railroad business is naturally monopolistic.”

29 “The nature of railroad competition”

du principe concurrentiel. Comme résultat des caractéristiques physiques et économiques inhérentes à l'industrie ferroviaire, la concurrence est lente à émerger, limitée dans son action, et sujette à l'auto-destruction. La tendance dominante dans le champ du transport ferroviaire est du côté du fonctionnement sous les conditions du monopole virtuel. »<sup>30</sup> [*ibid.*, p. 222]. Il en donne la raison technique largement admise et usitée alors : « L'activité du transport ferroviaire est sujette au principe économique des rendements croissants ; ou de manière plus précise, le service ferroviaire est sujet aux coûts décroissants. »<sup>31</sup> [*ibid.*, p. 224]. On remarque toutefois une phrase qui, sans contredire les positions déjà évoquées, demande un examen plus approfondi, lorsque nous vient la controverse Taussig-Pigou à l'esprit (voir *infra*) : « Le fait des rendements croissants et des coûts joints, ainsi, tend à rendre la concurrence ferroviaire auto-destructrice. »<sup>32</sup> [*ibid.*, p. 226]. En effet, Sharfman conjugue l'approche en termes de coûts joints propre à Taussig<sup>33</sup>, qui considère le transport ferroviaire comme en concurrence avec d'autres moyens de transports, avec le fait que cette industrie est finalement un monopole comme le suggérait Pigou. Le livre de Sharfman ne semble donc pas apporter de rupture par rapport aux approches alors en vigueur et pourrait même sembler assez représentatif de la confusion qui pouvait alors régner entre les approches de Taussig et de Pigou.

### ***3- La controverse Taussig-Pigou et Chamberlin***

#### *a- Principaux points du débat*

Le problème qui a occupé Taussig et Pigou est de voir à quels points les coûts des marchandises transportées doivent être analysées, soit par l'angle des coûts joints (que défend Taussig), soit par celui de la discrimination du monopole (selon Pigou). Pour être plus clair, rappelons rapidement les ressorts essentiels de cette controverse. Les deux importants économistes Frank W. Taussig (1859-1940) et Arthur C. Pigou (1877-1959) se sont livrés à un débat<sup>34</sup> sur la

---

30 "Railroad transportation is differentiated from these so-called private industries because of the abnormal functioning of the competitive principle. As a result of inherent physical and economic characteristics of the railroad industry, competition is slow to arise, limited in its operation, and prone to be self-destructive. The dominant tendency in the field of railroad transportation is toward operation under conditions of virtual monopoly."

31 "The business of railroad transportation is subject to the economic principle of increasing return; or more accurately stated, the railroad service is subject to decreasing costs."

32 "The fact of increasing returns and joint costs, then, tends to render railroad competition self-destructive."

33 Il emprunte également à Taussig [p. 261] sa double définition applicable à la phrase « what the traffic will bear ». Cf *infra*.

34 La controverse a été lancée par Pigou en 1912 dans le chapitre XIII de *Wealth and Welfare* « The Special Case of Railway Rates » en réaction à un article de Taussig le précédent de 20 ans. S'ensuivent quelques échanges dans les pages du *Quarterly Journal of Economics*. Nous donnons ici la liste des éléments bibliographique de cette

nature des coûts dans l'industrie des transports ferroviaires et sur la manière de les analyser.

Dans son article « A Contribution to the Theory of Railway Rates » de 1891, Taussig veut réfuter l'approche selon laquelle les tarifs ferroviaires seraient déterminés par la *Leistungsfähigkeit* (ability to pay) avancée par Gustav Cohn<sup>35</sup>. Taussig préfère considérer que l'industrie des chemins de fer est en concurrence avec d'autres moyens de transports comme les routes ou le transport fluvial, chacun étant un substitut possible à l'autre. Il introduit alors l'idée que la problématique des coûts joints est déterminante, une large part des coûts de transport ferroviaires étant fixes, plus ou moins indépendants du volume transporté et par là-même impossible à allouer aux unités transportées. Cette donnée empêche de raisonner en termes de prix par unité par distance parcourue, qui ne signifie rien et est hautement variable en termes de rendement du capital. Pour Taussig, finalement, l'élément fondamental et déterminant de ces tarifs reste la demande des unités transportées qui permet de les différencier de manière plus pertinente (bien que Taussig reste très allusif sur l'apport effectif de cette approche). On note au passage que la phrase générique « what the traffic will bear » est pour Taussig une formule toute faite s'appliquant à toute industrie où les coûts fixes (ou joints) sont structurellement importants et pouvant indifféremment vouloir dire deux choses : s'adapter à une variation de la demande, ou une adaptation à la demande depuis une position de monopole.

De son côté, Pigou préfère évoquer une offre jointe, c'est-à-dire une offre où l'investissement nécessaire à l'accroissement de l'offre d'une marchandise agrandit nécessairement l'offre d'une autre. Il s'ensuit que pour avoir une telle offre, il faut logiquement au moins deux choses différentes. Or, pour Pigou, l'offre de transport est homogène, peu importe la marchandise transportée. La distinction entre transport de coton et transport de blé étant impossible, on ne peut allouer des coûts fixes ou généraux à aucun des deux. Nous pouvons, en revanche, les différencier par les périodes de temps ou les tronçons de chemin de fer utilisés. Le déterminant principal des tarifs ferroviaires réside alors dans la capacité du monopole en place à différencier les demandes et appliquer des prix discriminatoires<sup>36</sup>.

---

controverse dans l'ordre chronologique : TAUSSIG Frank William, « A Contribution to the Theory of Railway Rates », *The Quarterly Journal of Economics*, juillet 1891, vol. 5, n 4, pp. 438-465., PIGOU A. C., « Chapter XIII : The special case of railway rates », in *Wealth and Welfare*, London, Macmillan, 1912, pp. 215-236., TAUSSIG Frank William, « Railway Rates and Joint Cost Once More », *The Quarterly Journal of Economics*, février 1913, vol. 27, n 2, pp. 378-384., PIGOU A. C. et TAUSSIG Frank William, « Railway Rates and Joint Cost », *The Quarterly Journal of Economics*, mai 1913, vol. 27, n 3, pp. 535-538., PIGOU Arthur C. et TAUSSIG Frank William, « Railway Rates and Joint Costs », *The Quarterly Journal of Economics*, août 1913, vol. 7, n 4, pp. 687-694., PIGOU A. C., « Chapter XV : The special problem of railway rates », in *The Economics of Welfare*, Macmillan, 1920, pp. 256-282.

35 Gustav Cohn (1840-1919) est un économiste allemand membre de l'Ecole historique, connu d'une part pour ses travaux d'histoire de la pensée économique [Backhouse, 2000, p. xxi] et d'autre part, pour ceux portant sur les politiques de transport et de finances publiques. Ici, Taussig fait référence à son ouvrage de 1883, *Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre (1873-1883)*.

36 On peut se référer au chapitre XIII de *Wealth and Welfare* (1912), « The Special Case of Railway Rates ».

Taussig rejettera cette homogénéité des transports, car les conditions de demande diffèrent d'une marchandise à l'autre et sont recoupées par la concurrence des autres formes de transport. De plus, empiriquement selon Taussig, on n'observe pas les revenus de monopole dans cette industrie, tout comme théoriquement, on ne peut appliquer la théorie du monopole à toute industrie présentant un ou des éléments monopolistiques, pour peu que ceux-ci n'aient pas une influence appréciable. La tendance à la monopolisation des chemins de fer (du point de vue tarification) est contrebalancée par la problématique des coûts joints<sup>37</sup>.

La fin de cette controverse est surtout d'ordre technique et quasiment sémantique. On peut toutefois amener quelques points intéressants :

- Pour Pigou, il y a confusion de la part de Taussig entre l'offre jointe qui fait ensuite face à des offres différentes et leur transport qui, lui, se fait en théorie, et sous hypothèse de concurrence, à tarif unique.
- Toujours du point de vue de Pigou, l'approche en coûts joints est non pertinente, car leur existence est négligeable du point de vue du transport. De plus, il existe d'autres industries présentant des coûts joints en grandes proportions, mais auxquelles Taussig ne semble pas appliquer son approche. Enfin, il amène une distinction (que reprendra Chamberlin) entre coûts joints et coûts communs, les deux n'impliquant pas la même chose. Taussig rejettera la pertinence de cette distinction.

#### *b- Chamberlin et la controverse Taussig-Pigou : la thèse de 1927*

Prenons à présent connaissance de la note de bas de page<sup>38</sup> [pp. 193-195] de la thèse soutenue en 1927, *The Theory of Monopolistic Competition*, sous la direction d'A. A. Young, qui se veut une explication de la filiation entre la controverse Taussig-Pigou et la concurrence monopolistique. Pour l'auteur, celle-ci est claire : « La distinction entre concurrence pure et concurrence monopolistique a rendu service à l'auteur lorsqu'il essayait d'arriver à un jugement sur la controverse Taussig-Pigou sur les coûts joints dans l'industrie des chemins de fer, et il suggère ici une solution de 'compromis' »<sup>39</sup> [Chamberlin, 1961, p. 517]. Dans cette note, Chamberlin est assez vague sur la manière qui lui a permis de parvenir à certaines de ses futures conclusions. On retient

37 Cf Taussig (1913), en particulier les pages 383-384.

38 Nous nous référons malgré tout à la version donnée dans l'article de Chamberlin de 1961 qui ne change en aucun point, conscient que chacun n'a pas forcément accès à la thèse conservée à l'Université de Harvard.

39 "The distinction between pure competition and monopolistic competition has been of service to the writer in trying to reach a judgment of the Taussig-Pigou controversy over joint-cost in the railway industry, and he suggests herewith a « compromise » solution."

deux phrases qui se glissent après un résumé très succinct des positions qui s'affrontent dans cette controverse : « Nous croyons comme le Professeur Pigou, que les charges inégales pour le charbon et le cuivre sont dues au monopole. Mais un très léger élément de monopole, en faisant évoluer les processus de concurrence, vont soutenir la conclusion du Professeur Taussig. »<sup>40</sup> [*ibid.*, p. 518]. En effet, pour Taussig, les différences de tarifs appliquées dans les chemins de fer s'expliquent par les coûts joints et par la différenciation des marchandises par leur fonction de demande. Aussi, même en concurrence, Taussig prévoit des tarifs différents selon les unités transportées. Pigou s'appuie, quant à lui, sur la discrimination monopolistique. Chamberlin formule donc une troisième voie où les producteurs ne vont pas avoir tendance à baisser leurs prix et à les différencier, même en concurrence, pour peu qu'une discrimination soit possible par un élément monopolistique.

Pour cela, Chamberlin doit reformuler les notions de concurrence et forge la « concurrence pure » d'une part, et la « concurrence parfaite » d'autre part, pour s'émanciper de la « concurrence simple » en opposition avec le monopole, comme le font Taussig et Pigou. Rappelons que la « concurrence pure » est la situation exempte d'éléments de monopole (typiquement quand on a un bien homogène, un grand nombre de concurrents dont aucun n'a de poids appréciable sur le marché), tandis que la « concurrence parfaite » est une série d'hypothèses structurelles qui agissent sur le fonctionnement du marché (temps d'ajustement, information plus ou moins complète...). Ainsi, pour Chamberlin, on peut avoir une concurrence pure imparfaite, où un marché est divisé entre plusieurs concurrents, sans oligopole, mais où de fait les transactions peuvent prendre du temps et des déséquilibres momentanés surviennent.

#### ***4- « Some aspects of railroad rates » : de l'originalité de Chamberlin***

L'intérêt tiré de l'examen de la note de Chamberlin de 1927 serait limité sans la connaissance du texte original : en effet, ce résumé a pu être fortement contextualisé et reformulé en fonction des nouvelles idées et conclusions qu'il a pu développer entre-temps. À titre d'exemple, on y trouve la notion de « concurrence pure », qu'il a formulée dans le cadre de ses travaux de thèse. L'avait-il déjà formulé en 1922 ? Si oui, s'est-il appuyé sur ce cours du Pr. Sharfman ?

Nous nous proposons maintenant d'examiner en détail cet essai, daté du 8 février 1922 et intitulé « Some aspects of railroad rates »<sup>41</sup>. Les éléments que nous analyserons vont nous permettre de voir comment la controverse Taussig-Pigou a pu servir à Chamberlin dans les formulations de

---

40 “We believe with Prof. Pigou, that unequal charges for coal and copper are due to monopoly. But a very slight element of monopoly, through changing the processes of competition, will support Prof. Taussig's conclusion.”

41 Sur la couverture, on peut lire « This was the beginning of monop. Comp. ». Il s'agit de l'écriture manuscrite tremblante de Chamberlin déjà atteint de paralysie partielle, donc à dater d'à partir de 1961.

ses notions de « concurrence pure » et de « concurrence parfaite » comme solution à ce débat, lui permettant de s'émanciper d'une vision dichotomique entre la concurrence et le monopole. Mais plus encore, ce papier lui permet de formuler une intuition fondamentale pour la suite de son œuvre : la clairvoyance et le jugement d'interdépendance que les concurrents font les uns par rapport aux autres conduit plus vraisemblablement à un prix de monopole qu'à un prix compétitif comme on le trouve dans la théorie alors admise. En effet, contrairement aux termes de concurrence « pure » et « parfaite », cette intuition est explicitement écrite et exploitée.

#### a- La nature de l'industrie ferroviaire et les forces qui la déterminent

Comme on peut le lire sur la page de couverture de cet essai dactylographié, il s'agit d'un mémoire rédigé dans le cadre du cours « Economics 6 » dispensé par le Pr. Sharfman. Le gouvernement devant réguler l'industrie ferroviaire, sujette selon la théorie économique à la monopolisation, il est nécessaire de déterminer quels seraient les prix appliqués par une compagnie de chemin de fer qui évoluerait en « concurrence simple »<sup>42</sup>. Il faut donc que Chamberlin examine en quoi l'industrie ferroviaire diffère des autres industries dites normales ou concurrentielles.

Dans la plupart des manuels d'économie en vigueur, les chemins de fer « tombent dans une classe distincte, par exemple, qu'ils sont 'naturellement monopolistiques' alors que les autres industries sont naturellement concurrentielles »<sup>43</sup> [Chamberlin, 1922, p. 1]. Cette distinction de nature se fonde sur quelques différences fondamentales, dont la nature des coûts, selon qu'ils soient croissants ou décroissants.

Afin d'appréhender au mieux les forces qui régissent la détermination des tarifs des chemins de fer, Chamberlin va entreprendre un examen des éléments qui peuvent définir cette industrie a priori monopolistique. L'auteur comprend alors très vite que ceux-ci ne diffèrent pas des autres industries (sous-entendus les industries concurrentielles) du point de vue de leur type mais du point de vue de leur degré d'intensité ; ces éléments se retrouvent d'une industrie à l'autre mais sont plus ou moins présents ou agissants. Parmi ces éléments, Chamberlin va examiner 1) la mobilité du capital, 2) la tendance des coûts à être décroissants, et 3) la nature jointe des coûts<sup>44</sup>.

---

42 Ce terme de « simple competition » semble être emprunté à la terminologie utilisée dans *The Economics of Welfare* de A. C. Pigou, en l'occurrence la première édition de 1920. Il est assez difficile de définir précisément ce que recouvre ce terme. Ses attributs principaux sont donnés en pages 190-191 : il s'agit d'un état où chaque producteur, représentant une part infime de l'offre globale du marché, produit une quantité maximale étant donné le prix de marché.

43 “fall into a distinct class, for instance, that they are 'naturally monopolistic', whereas other industries are naturally competitive”

44 Nous faisons ici bien évidemment référence aux « joint costs ».

### 1) *La mobilité du capital*

Concernant la mobilité du capital, l'auteur accepte l'idée selon laquelle on peut observer une lenteur toute particulière<sup>45</sup> dans l'industrie ferroviaire, mais en aucun cas une immobilité qui déterminerait un monopole absolu. Toute industrie évolue sous une certaine contrainte de mobilité du capital<sup>46</sup>. Celle-ci varie de l'une à l'autre et c'est une affaire de degré. « Le capital une fois investi dans une industrie donnée ne peut être transféré vers aucune autre sans de sérieuses conséquences qui rejailliront sur l'entrepreneur concerné par ce mauvais jugement »<sup>47</sup> [*ibid.*, p. 4]. Aussi, « le capital est de manière générale moins mobile dans l'industrie des chemins de fer que dans les autres, mais cela ne constitue pas une différence fondamentale entre elles. »<sup>48</sup> [*ibid.*, p. 5].

### 2) *Les coûts décroissants*

Chamberlin analyse ensuite la tendance aux coûts décroissants. D'après lui, il faut nuancer le fait communément admis selon lequel l'industrie de transport ferroviaire évolue suivant une décroissance des coûts. Toute industrie passerait en fait d'une période de coûts croissants (phase extensive) à des coûts décroissants (phase intensive). Généralement, il est difficile de conclure à une diminution globale des coûts sur les réseaux, les voies les moins rentables, voire déficitaires, pouvant être compensées par des voies très utilisées aux frais généraux largement ou plus qu'amortis. Aussi, de son point de vue, Chamberlin conjecture : « Les extensions survenant à différents moments et sur des lignes différentes devraient maintenir le ratio des coûts par rapport aux volumes de trafic comparativement constant. »<sup>49</sup> [*ibid.*, p. 7]<sup>50</sup>. Enfin, l'auteur opère une distinction entre les conditions « normales », où l'on n'observe pas de fluctuation appréciable de la demande et des conditions plus particulières, où des variations de demande importantes permettent des tendances plus franches des coûts unitaires (moyens) à être décroissants ou croissants : « Les légères fluctuations par rapport aux conditions « normales » dans toute industrie feront que

---

45 "Exasperating slowness" [Chamberlin, 1922, p. 3]

46 À titre critique, on peut ici remarquer que Chamberlin raisonne à partir d'une vision sinon monolithique, du moins restreinte du capital, l'assimilant dans ce deuxième cas à l'ensemble des infrastructures. On peut tout aussi bien dire que pour l'auteur, le capital ferroviaire s'assimile au terme anglais 'plant'.

47 "Capital once invested in any industry cannot be converted to another without sever consequences being visited upon the entrepreneur concerned for his bad judgement."

48 "capital is generally speaking less mobile in the railroad industry than in most others, but this constitutes no fundamental difference between them."

49 "The expansions coming at different times on different roads should maintain the ratio of costs to volume of traffic comparatively constant."

50 On ne peut s'empêcher de rappeler que la même année, en septembre, donc quelques mois plus tard, paraîtra le célèbre article de J. H. Clapham, « Of Empty Economic Boxes », *The Economic Journal*, 1922, vol. 32, n 127, pp. 305-314. Cet auteur également attirera l'attention sur le fait que l'observation de la croissance, constance ou décroissance des coûts pour une même industrie est largement fonction de la construction de l'ensemble de données statistiques, du laps de temps et de la définition de l'industrie retenue.

l'industrie devra opérer à un coût plus que proportionnel que dans les conditions « normales », où, vraisemblablement, la plus grande efficacité prévaut. »<sup>51</sup> [*ibid.*, p. 8].

### 3) Les coûts joints

Troisième et dernier élément apparemment distinctif des industries naturellement monopolistiques : l'existence de coûts joints. Chamberlin les définit comme suit : « coûts qui sont nécessaires à la production de deux ou plus de deux marchandises qui doivent inévitablement être produites dans des proportions fixes »<sup>52</sup> [*ibid.*, p. 10]. S'appuyant sur cette définition, il rejette aussitôt la nature jointe des coûts, car « un grand pourcentage des coûts totaux sont communs à plusieurs marchandises transportées, mais un train de wagons peut être composé de biens transportés dans n'importe quelles proportions. »<sup>53</sup> [*ibid.*]. Dans une certaine mesure, Chamberlin adopte le point de vue de Pigou et reprend même sa nouvelle terminologie qui distingue les coûts communs, « coûts qui sont encourus pour le trafic dans sa totalité »<sup>54</sup> [*ibid.*] des coûts spécifiques « qui peuvent être alloués »<sup>55</sup> [*ibid.*]. Encore une fois, tout est une question de degré : certains coûts sont clairement du premier type, d'autres du second. Entre ces deux extrémités prennent place des coûts « à la fois communs et spécifiques »<sup>56</sup> [*ibid.*, p. 11]. Cette distinction sera utile à Chamberlin afin de disserter sur la nature et la détermination des tarifs de chemin de fer, mais elle n'a pas grand intérêt en l'occurrence. En revanche, une phrase retient particulièrement notre attention : « les coûts communs ne sont pas spécifiques à l'industrie ferroviaire, mais peuvent être trouvés dans toutes les industries et sont habituellement désignés comme 'généraux' »<sup>57</sup> [*ibid.*]. La seule spécificité de l'industrie des chemins de fer est qu'elle comprend dans ses coûts une part substantielle de frais généraux.

Après l'examen de ces trois éléments, Chamberlin peut aboutir à une conclusion finalement fondamentale pour le reste de son œuvre : « Les chemins de fer ne sont pas une industrie *sui generis*. »<sup>58</sup> [*ibid.*]. Dès 1922, il s'émancipe de la dichotomie entre concurrence et monopole ; dans un cas plutôt particulier il est vrai, mais en reprenant le fil logique et le fond même de son argumentaire, rien ne distingue l'industrie ferroviaire des autres industries, sinon des éléments plus

---

51 "Slight fluctuations from "normal" conditions in any industry will cause that industry to be operating at a greater proportional cost than under "normal" conditions, where, presumably, the greatest efficiency prevails."

52 "costs which are necessary to the production of two or more commodities which must inevitably be produced in a fixed ratio"

53 "a large percentage of the total costs are common to several commodities hauled, but a train of cars may be made up of goods hauled in any proportions."

54 "costs which are incurred for the traffic as a whole"

55 "which can be allocated"

56 "both common and specific"

57 "common costs are not unique in the railroad industry, but are found in all fields and are usually designated as 'overhead'"

58 "Railroads are not an industry *sui generis*"

ou moins présents, plus ou moins déterminants. Chamberlin semble alors tout proche de formuler quelque chose se rapprochant de la concurrence monopolistique, mais la problématique de son essai l'en empêchera pour le moment. Son but étant de trouver les déterminants des tarifs appliqués, cet argumentaire était surtout là pour sortir du cadre purement monopolistique des chemins de fer et réfléchir avec « les mêmes lois qui gouvernent les valeurs des biens produits en général »<sup>59</sup> [*ibid.*, p. 11-12].

### b- La théorie de la valeur en oligopole

Après l'exposé des trois axes d'après lesquels le jeune auteur va conduire son essai, il passe à la deuxième partie où il tente de répondre à la question qu'il se pose : « Quels principes gouvernent la valeur des services ferroviaires ? »<sup>60</sup> [*ibid.*, p. 12]. Nous ne rentrerons pas dans les détails sur les tarifs à proprement parler. Notre attention sera attirée par les arguments, parfois assez péremptaires, invoqués pour justifier ses conclusions. On y trouvera de manière assez explicite des prémisses à la concurrence monopolistique.

Concernant l'importance des coûts décroissants, Chamberlin reprend sa distinction entre conditions normales et, pourrait-on dire, anormales. Dans le dernier cas, des variations de demande plus fortes peuvent être observées. Les réactions en termes de quantités produites sur l'industrie permettent alors à de tels coûts d'influencer les prix, la quantité proposée et éventuellement une concurrence dite « à couteaux-tirés » (*cut-throat competition*). Premièrement, Chamberlin nuance cette dernière conclusion : « Bien évidemment la concurrence à couteaux tirés est par essence irrationnelle ; personne ne regardant plus loin que le futur immédiat n'initierait une telle politique dans aucune industrie »<sup>61</sup> [*ibid.*, p. 13]. Cette affirmation fait référence à une certaine clairvoyance des concurrents qui, plutôt que de se lancer dans une guerre des prix pour le moins suicidaire, préféreraient se partager le marché au prix de monopole. De plus, et cela encore une fois préfigure ses futures réflexions sur le duopole et la concurrence de manière générale : « même si deux marchandises aux coûts spécifiques égaux donnent différents prix, les entrepreneurs n'amèneront pas les prix à égalité, même en concurrence simple si l'effet est de diminuer leurs profits totaux. »<sup>62</sup> [*ibid.*, p. 20]. Encore une fois, la clairvoyance et la rationalité des concurrents vont les désinciter à baisser leurs prix. Cette approche sera à la base du développement de sa future théorie. Déjà dans sa

---

59 “the same laws that govern the values of produced goods in general”

60 “What principles govern the value of railroad services ?”

61 “Of course cut-throat competition is essentially irrational ; no one looking beyond the immediate future would initiate such a policy in any industry.”

62 “even though two commodities of equal specific costs are yielding different rates, entrepreneurs are not going to bring the rates to equality, even under simple competition if the effect is to diminish their total profits.”

thèse de 1927, il réinterprète les équilibres de Cournot et l'oscillation d'Edgeworth pour soutenir la tendance des concurrents en oligopole à ne pas baisser leur prix, à maintenir celui de monopole afin de s'assurer le plus haut profit possible, quitte à se partager entre eux la quantité qui leur permet d'appliquer ce prix. Cela sera repris dans sa première publication dans le *Quarterly Journal of Economics*<sup>63</sup> et dans le troisième chapitre de *The Theory of Monopolistic Competition* [1933]. On note enfin que dans son article de 1961, Chamberlin lui-même insiste sur l'importance de cet argument fondateur pour la formulation de sa théorie. Outre cet indice intéressant, un passage de l'essai de 1922, que l'on se doit de retranscrire pleinement, confirme cette intuition :

« Les forces les plus immédiates œuvrant à n'importe quel moment seraient, *comme dans les autres industries, celles de la valeur de monopole*. Soit en période de demande ralentie, soit de demande en excès de l'output possible, les prix fixés par la libre concurrence d'hommes rationnels seraient identiques avec ceux qui résulteraient d'une *coopération consciente* – ceux qui rapporteraient le plus grand rendement net à l'industrie toute entière <sup>64</sup> » [*ibid.*, p.13, nos italiques]

Ici, Chamberlin met clairement en parallèle le fait que dans toute industrie, la première force déterminante est celle du monopole. Autrement dit, la tendance et la volonté à la monopolisation d'une industrie par ses concurrents (afin de s'assurer un profit maximal) domine l'autre tendance, à savoir rentrer en concurrence directe les uns avec les autres en attaquant les marchés de ses vis-à-vis par une guerre des prix, par exemple. Il explique ensuite que la clairvoyance des concurrents les pousserait plutôt à partager le marché, comme expliqué plus haut. Même si pour le moment, l'auteur n'apporte que peu de justifications techniques (il le fera plus tard via le duopole), on voit clairement l'idée qu'il a en tête : la maximisation du profit ne mène pas nécessairement à une situation concurrentielle où les prix “tombent” au plus bas possible ; au contraire, elle aurait même plutôt tendance à les élever au niveau du monopole. D'où la conclusion sur laquelle il construira son chapitre sur le duopole, dès 1927 :

« Le prix fixé de manière indépendante en concurrence rationnelle serait exactement le même que le prix fixé par accord délibéré – le prix qui assurerait le plus grand rendement net pour les deux pris ensemble. Cela s'explique par le fait que toute réduction de ce prix par une partie amènerait nécessairement la même réduction de la part de l'autre et par conséquent une baisse des gains de chacun. »<sup>65</sup> [*ibid.*, p. 15]

---

63 [Chamberlin, 1929]

64 “The more immediate forces working at any particular time would be, *as in other industries, those of monopoly value*. Either in time of a slackened demand or a demand in excess of the possible output, the rates set by free competition of rational men would be identical with those which would result from conscious cooperation – those which will yield the largest net return to the industry as a whole.”

65 “The rate set independently under rational competition would be exactly the same as the rate set by deliberate

Selon Chamberlin [1922], il n'y a pas, de manière générale, d'incitation à la baisse des prix par la concurrence. Dès 1927, il nuancera ce point de vue et le fera d'autant plus en 1929 dans son article. Il trouvera des éléments d'incitations à la baisse, tels que l'incertitude quant à la clairvoyance de ses concurrents, le nombre croissants des ceux-ci (qui augmente cette incertitude) ou encore la manière dont le marché est structuré (c'est-à-dire à quel point les firmes ont un poids appréciable sur le marché pour l'influencer, si elles ont une dimension « price-maker »). Mais il restera sur le cas général où en oligopole, même avec un bien homogène, le prix sera celui de monopole<sup>66</sup>. Bien qu'aucune référence, note de bas de page ou bibliographie ne ponctue l'essai de 1922 (sinon *Economics of Welfare* de Pigou et sa controverse avec Taussig), il est impossible de dire avec certitude d'où il a pu tirer cette idée. La thèse de 1927 lui fera citer l'ouvrage de J. M. Clark, *Studies in the Economics of Overhead Costs* [1923], où l'auteur avance l'argument suivant :

« Si tous les concurrents suivaient instantanément le moment où toute réduction serait appliquée, chacun gagnerait son quota de l'accroissement d'output qui en résulterait, et aucun ne gagnerait de part de marché plus grande que précédemment, par rapport à ce qu'un monopole gagnerait par une coupe similaire dans ses prix. Aussi la baisse concurrentielle des prix s'arrêterait exactement là où elle le ferait s'il n'y avait pas de concurrence. »<sup>67</sup> [Clark, 1923, p. 417]

Évidemment, cet argument, bien qu'assez intelligent à l'époque, peut à présent paraître un peu rapide et bancal. Toutefois, notre propos n'est pas ici de juger la pertinence et la rigueur des théories des protagonistes de l'époque, mais bel et bien d'essayer de mieux cerner les origines et influences des idées de Chamberlin. En l'occurrence, la citation de Clark qui est présentée dans la thèse de 1927, dans son article de 1929 et évidemment dès la première édition de *The Theory of Monopolistic Competition* [1933] apparaît finalement à la lecture de l'essai de 1922 postérieure à la formulation de notre jeune auteur.

Notons encore que cette idée préfigure également celle d'Allyn A. Young dans le compte rendu qu'il fera en 1925 de l'ouvrage d'Arthur Bowley *The Mathematical Groundwork of Economics* où le futur directeur de thèse de Chamberlin avance l'idée selon laquelle, sous hypothèse de rationalité et de clairvoyance des concurrents, l'équilibre dans la situation exposée par Cournot

---

agreement – the rate which would yield the largest net return to both taken together. It would be reasoned that any reduction from this rate by either party would necessarily lead to the same reduction by the other and a consequent lowering of the earning by both.”

66 Sous l'hypothèse que chaque concurrent ne puisse couvrir seul toute la demande par son unique offre.

67 “If all the competitors followed suit instantly the moment any cut was made, each would gain his quota of the resulting increase in output, and no one would gain any larger proportion of his previous business than a monopoly would gain by a similar cut in prices. Thus the competitive cutting of prices would naturally stop exactly where it would if there were no competition.”

sera celui de monopole où les deux compétiteurs se partageront la quantité de monopole, sans collusion ou alliance formelle.

## 5- Conclusion

La démarche novatrice de Chamberlin n'a apparemment pas été initiée par les leçons de Fred M. Taylor, ni par celle de I. L. Sharfman. On trouve dans ces écrits les exactes postures (parfois floues) que le jeune auteur souhaite modifier. On note la confusion qui entoure les différentes définitions de la concurrence parfaite qui pouvaient être utilisées à l'époque. En effet, on serait presque tenté de caricaturer la situation en avançant qu'il existe autant de définitions en vigueur que d'économistes. Beaucoup se rejoignent, certaines se complètent, laissant une impression d'équivalence entre elles<sup>68</sup>. Mais on peut tout aussi bien se pencher sur d'autres approches de la concurrence que la distinction entre « concurrence pure » et « concurrence parfaite », amenée par Chamberlin, permet de mieux comprendre.

Cette distinction permet de différencier, d'une part les conditions objectives d'un marché, ses attributs qui vont jouer sur les échanges à proprement parler (il s'agit de la « perfection » au sens de notre auteur) et d'autre part, à la définition d'un marché par sa manifestation, la forme qu'il a pu prendre lors du processus concurrentiel, sa « pureté ». Aussi, on peut appliquer cette grille de lecture à trois auteurs qui seront d'un impact appréciable sur Chamberlin lors de sa thèse : Augustin Cournot, Alfred Marshall et Frank H. Knight.

Augustin Cournot comme pionnier de la formalisation de la concurrence, a défini<sup>69</sup> la concurrence « parfaite » (il préfère alors l'expression « concurrence indéfinie ») comme une *situation* où aucun concurrent n'aurait de contrôle sur le prix de marché, ce que l'on appellerait aujourd'hui l'atomicité du marché. On observe tout de suite qu'il s'agit plutôt de la pureté chamberlienne plutôt que de la perfection. Alfred Marshall, comme on l'a déjà fait remarquer qualifie de « marché parfait » un marché où un bien n'est vendu (ou acheté) qu'à un seul prix, restant silencieux sur les conditions nécessaires à l'établissement d'un tel marché. On note que pour Marshall, cette dernière question est d'une importance toute relative, la perfection du marché étant un cas d'exception, l'auteur ne se prononçant à notre connaissance jamais sur la désirabilité d'une telle perfection. Frank H. Knight enfin dans son ouvrage *Risk, Uncertainty and Profit* [1921] se

---

68 On peut par exemple se référer à l'excellent article de George J. Stigler « Perfect competition, historically contemplated » de 1957.

69 *Recherches sur les principes mathématiques de la théorie des richesses*, Chapitre VII intitulé « De la concurrence des producteurs ».

propose (entre autres) de découvrir la série de conditions qui amènerait la perfection de la concurrence, dissertant donc plutôt sur la perfection au sens de Chamberlin.

Cette grille de lecture va permettre à Chamberlin de faire la distinction entre la structure du marché et ses manifestations finales qui vont finalement les caractériser *ex-post*. Aussi, pour lui, la perfection du marché peut ne pas avoir d'influence sur la position d'équilibre suivant sa pureté. Il le montre clairement dans le chapitre de sa thèse sur le duopole où, pour peu que les producteurs ne puissent pas de manière individuelle couvrir toute la demande par leur output, le prix de monopole prévaudra quand bien même le marché serait jugé parfait. Dans la période précédant son entrée à l'Université de Harvard (l'année 1922-1923), Chamberlin expose des idées déterminantes pour la suite de l'élaboration de sa théorie. On y trouve déjà :

- L'idée selon laquelle, de manière générale, il faut aborder la question de la valeur et de la détermination des prix via le prisme de la théorie du monopole et non plus de la concurrence parfaite.
- La notion qu'il n'y a, a priori, aucune incitation des concurrents à abaisser leur prix à un niveau dit concurrentiel pour peu qu'ils soient rationnels, ou un minimum clairvoyants.

En revanche, en 1961, Chamberlin avançait l'idée selon laquelle la distinction entre la « concurrence pure » et la « concurrence parfaite », ne semblait pas formalisée correctement en 1922. Il semblait encore « subir » la confusion des différentes définitions en vigueur à l'apparente similarité, mais qui construisait en fait une notion tacite au sens de M. Polanyi<sup>70</sup>, qui formellement prenait bien des formes hétérogènes.

Enfin, bien que Chamberlin insiste sur ce fait, il nous paraît tout aussi important de remarquer qu'avant A. A. Young et indépendamment de John M. Clark<sup>71</sup>, Chamberlin a formulé l'interdépendance reconnue des concurrents et la conséquence fondamentale que cela avait sur les prix d'équilibres du marché et le processus concurrentiel. Cela préfigure largement ses réflexions qu'il mènera vis-à-vis du duopole et de l'oligopole.

---

70 Dans son essai de 1966, *The Tacit Dimension*, Michael Polanyi définit la notion de dimension tacite de la connaissance où un terme peut recouvrir finalement beaucoup plus que ce que l'on peut en dire ou l'on veut lui faire dire. Il en devient alors plutôt une représentation mentale, plus ou moins commune à un groupe d'individus (avec ce que cela implique d'ambiguïté et d'éventuels malentendus).

71 Nuançons ici cette affirmation en signalant l'article de J.M. Clark, « A Contribution to the Theory of Competitive Price » [1914]. Bien qu'aucun élément explicite ne nous permet d'affirmer que Chamberlin ait eu connaissance de ce texte lors de la rédaction de son essai, de nombreux points sont assez similaires. A titre d'exemples, Clark montre les limites de la théorie de la valeur en concurrence en abordant les problèmes de la mobilité du capital, de la nature jointe des coûts et de la différence entre la concurrence potentielle et la concurrence réelle (resp. *potential competition* et *actual competition*).

## Références

- ARCHIBALD George C., 1988, « Monopolistic competition », in *The New Palgrave Dictionary of Economics*, London, The Macmillan Press Limited, pp. 531-534.
- BACKHOUSE Roger, 2000, *Early Histories of Economic Thought, 1824-1914*, London, Taylor & Francis.
- BLITCH Charles, 1985, « The Genesis of Chamberlinian Monopolistic Competition Theory: Addendum, with a Comment by Thomas P. Reinwald », *History of Political Economy*, vol. 17, n° 3, automne, pp. 395-402.
- BOWLEY Arthur L., 1924, *The Mathematical Groundwork of Economics: an Introductory Treatise*, Oxford, Clarendon Press.
- BRAKMAN Steven et HEIJDR A Ben J., 2001, *The Monopolistic Competition Revolution in Retrospect*, Cambridge UK, Cambridge University Press.
- CHAMBERLIN Edward H., 1922, « Some Aspects of Railroad Rates », 23 p., *Personnal Papers*.
- CHAMBERLIN Edward H., 1927, *The Theory of Monopolistic Competition*, Harvard University Thesis.
- CHAMBERLIN Edward H., 1929, « Duopoly: Value Where Sellers are Few », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 44, n° 1 novembre, pp. 63-100.
- CHAMBERLIN Edward H., 1933, *The Theory of Monopolistic Competition*, Cambridge USA, Harvard U Press.
- CHAMBERLIN Edward H., 1961, « The Origin and Early Development of Monopolistic Competition Theory », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 75, n° 4 janvier, pp. 515-543.
- CLAPHAM J. H., 1922, « Of Empty Economic Boxes », *The Economic Journal*, vol. 32, n° 127 septembre, pp. 305-314.
- CLARK John M., 1914, « A Contribution to the Theory of Competitive Price », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 28, n° 4, août, pp. 747-771.

- CLARK John M., 1923, *Studies in the Economics of Overhead Costs*, Chicago, University of Chicago Press.
- COHN Gustav, 1883, *Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre (1873-1883)*, Leipzig, Gebundene Ausgabe.
- COURNOT Antoine-Augustin, 1838, *Recherches sur les principes mathématiques de la théorie des richesses*, Nouvelle édition 1938., Paris, Librairie des sciences politiques et sociales.
- GLAIS Michel, 2002, « Chamberlin Edward H. The Theory of Monopolistic Competition », in *Dictionnaire des grandes oeuvres économiques*, Paris, Dalloz, pp. 81-89.
- KEPPLER Jan H., 1994, *Monopolistic competition theory: origins, results, and implications*, Baltimore & London, John Hopkins University Press.
- KNIGHT Frank H., 1921, *Risk, Uncertainty and Profit*, Boston, MA: Hart, Schaffner & Marx; Houghton Mifflin Co.
- MARSHALL Alfred, 1920, *Principles of Economics*, 8<sup>e</sup> éd., London, Macmillan.
- PIGOU Arthur C. et TAUSSIG Frank W., 1913, « Railway Rates and Joint Costs », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 7, n° 4 août, pp. 687-694.
- PIGOU Arthur C., 1912, « Chapter XIII : The special case of railway rates », in *Wealth and Welfare*, London, Macmillan, pp. 215-236.
- PIGOU Arthur C., 1920, « Chapter XV : The special problem of railway rates », in *The Economics of Welfare*, London, Macmillan, pp. 256-282.
- POLANYI Michael, 1966, *The Tacit Dimension*, New York, Doubleday & Company.
- REINWALD Thomas P., 1977, « The Genesis of Chamberlinian Monopolistic Competition Theory », *History of Political Economy*, vol. 9, n° 4, hiver, pp. 522-534.
- SHARFMAN I. Leo, 1921, *The American Railroad Problem*, New York, The Century.
- STIGLER George J., 1957, « Perfect Competition, Historically Contemplated », *Journal of Political*

*Economy*, vol. 65, n° 1 février, pp. 1-17.

TAUSSIG Frank W., 1891, « A Contribution to the Theory of Railway Rates », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 5, n° 4 juillet, pp. 438-465.

TAUSSIG Frank W., 1913, « Railway Rates and Joint Cost Once More », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 27, n° 2 février, pp. 378-384.

TAYLOR Fred M., 1921, *Principles of Economics*, New York, Ronald Press.

UNIVERSITY OF MICHIGAN, 1920-1921, *General Register*.

YOUNG Allyn A., 1925, « Review of *The Mathematical Groundwork of Economics* by A. L. Bowley », *Journal of the American Statistical Association*, vol. 20, n° 149 mars, pp. 133-135.