

CRM73 · Introduction générale · Dominique Barjot & Patrick Fridenson



Dominique Barjot et Patrick Fridenson (dir.)

France-Japon, regards croisés France and Japan, a cross-analysis

Mélanges en l'honneur de Terushi Hara
In memoriam Terushi Hara



Grand ami de la France, l'historien japonais Terushi Hara a ouvert d'importants chantiers scientifiques. Spécialiste de l'étude des ententes, des cartels et des politiques industrielles durant le xx^e siècle, une grande partie de son œuvre a été consacrée à l'histoire des chemins de fer, d'abord celle des chemins de fer algériens, mais aussi celles, comparées, du Shinkansen japonais et du TGV français. Partant des progrès de l'organisation scientifique du travail, intégrant les problématiques de l'américanisation, Terushi Hara s'est intéressé à la question des transferts de technologie et organisationnels. Son expertise de l'économie française, qu'il a fait connaître aux étudiants japonais, l'a imposé comme un grand historien des entreprises et des processus d'intégration internationaux, notamment de la stratégie des entreprises japonaises en France et en Europe.

Des historiens japonais et français, un historien suisse, un historien canadien et une économiste française offrent dans ce livre leurs contributions sur les thèmes qui ont été les siens, rendant possibles des regards croisés entre France et Japon à l'heure de la mondialisation.

Dominique Barjot est professeur d'histoire économique contemporaine à l'université Paris-Sorbonne (Paris IV) et directeur adjoint de l'UMR 8596 Centre Roland Mousnier. Il a été professeur invité à l'université de Tokyo.

Patrick Fridenson est directeur d'études à l'École des hautes études en sciences sociales et rédacteur en chef de la revue *Entreprises et Histoire*. Il a été professeur invité à l'université de Tokyo.



Couverture : Le Shinkansen devant le mont Fuji © Heritage Images/Leemage
TGV dans la gare de Lyon, Paris © Collection Arteria/Leemage

ISBN de ce PDF :
979-10-231-2843-7

<http://pups.paris-sorbonne.fr>



Terushi Hara (1943-2011) a fait ses études universitaires à Waseda, université privée la plus prestigieuse du Japon, puis en France avant de soutenir au Japon une thèse de doctorat remarquée.

Proche de François Caron,

il a été professeur d'histoire économique occidentale à la School of Commerce de l'université Waseda. Il est devenu le spécialiste de l'histoire industrielle et des politiques économiques de la France. À l'origine d'importants programmes internationaux (cartels et missions de productivité), il demeure l'un des meilleurs connaisseurs de l'histoire ferroviaire française et japonaise.



Collection dirigée par

Dominique Barjot et Lucien Bély

Fidèle à l'esprit de son fondateur, le Centre Roland Mousnier propose une collection d'ouvrages historiques dédiée à l'étude de la France moderne et contemporaine. Réputés pour leur rigueur scientifique et leur richesse documentaire, ces ouvrages sont le reflet du dynamisme de la recherche en histoire développée par l'université Paris-Sorbonne.

ISBN des tirés à part :

CRM73 · France-Japon, regards croisés (PDF complet)	979-10-231-2841-3
CRM73 · Préface. Terushi Hara, historien japonais et fin connaisseur de l'histoire économique de la France · François Caron	979-10-231-2842-0
CRM73 · Introduction générale · Dominique Barjot & Patrick Fridenson	979-10-231-2843-7
CRM73 · General introduction · Dominique Barjot & Patrick Fridenson	979-10-231-2844-4
CRM73 · L'héritage de Terushi Hara : au carrefour des méthodes de l'histoire économique · Kazuhiko Yago	979-10-231-2845-1
CRM73 · I. International Cartels and Business Interactions: The Experience of the Interwar Period · Dominique Barjot	979-10-231-2846-8
CRM73 · I. Cartels and Cartelization in the Japanese Sector of Energy during the Interwar / Period · Takeo Kikkawa	979-10-231-2847-5
CRM73 · I. Cartels et ententes: les vieux démons persistants de l'économie · Florence Hachez-Leroy	979-10-231-2848-2
CRM73 · II. Canals and Transport Policies in 19th Century France: New Linkages of Waterways and Railways as Innovations by Demand-Side Initiatives · Fumihiko Ichikawa	979-10-231-2849-9
CRM73 · II. High Speed Railway from Historical Comparison: Britain, France and Japan · Takeshi Yuzawa	979-10-231-2850-5
CRM73 · II. Un nouvel opérateur ferroviaire en Italie: la société NTV, une aventure ferroviaire innovante · Michèle Merger	979-10-231-2851-2
CRM73 · II. « Aujourd'hui j'ai la satisfaction de vous annoncer notre heureuse arrivée au Japon ». De la guerre diplomatique au loisir ethnographique: / Aimé Humbert et la conquête suisse du Japon (1858-1864) · Laurent Tissot	979-10-231-2852-9
CRM73 · III. Les constructions électriques françaises entre la structure de groupe et les influences américaines, fin du XIX ^e siècle-début des années 1970 · Pierre Lanthier	979-10-231-2853-6
CRM73 · III. French Economic Plans and the Mechanical Engineering Industry in the Paris Region, 1953-1974 · Toshikatsu Nakajima	979-10-231-2854-3
CRM73 · III. Impact du rattrapage et changement technique dans le Japon d'après-guerre · Yveline Lecler	979-10-231-2855-0
CRM73 · III. 1992 EC Market Integration and Japanese Companies' Direct Investment in Europe: A Business History Approach · Akira Kudo	979-10-231-2856-7
CRM73 · Conclusions · François Caron	979-10-231-2857-4
CRM73 · Publications de Terushi Hara · Satoshi Norikawa, avec la collaboration de Tatsuhito Suga	979-10-231-2858-1

FRANCE-JAPON, REGARDS CROISÉS
FRANCE AND JAPAN, A CROSS-ANALYSIS

Dernières parutions

- La Guerre de Sept Ans en Nouvelle-France*
Bertrand Fonck & Laurent Vissière (dir.)
- Introduction aux discours coloniaux*
Nobert Dodille
- « C'est moy que je peins ». *Figures de soi à l'automne de la Renaissance*
Marie-Clarté Lagrée
- Des saints d'État ? Politique et sainteté au temps du concile de Trente*
Florence Buttay & Axelle Guillausseau (dir.)
- Représenter le Roi ou la Nation ? Les parlementaires dans la diplomatie anglaise (1660-1702)*
Stéphane Jettot
- L'union du Trône et de l'Autel ? Politique et religion sous la Restauration*
Mathieu Brejon de Lavergnée & Olivier Tort (dir.)
- Pierre Chaunu, historien*
Jean-Pierre Bardet, Denis Crouzet & Annie Molinié-Bertrand (dir.)
- Les Frères d'Eichthal*
Hervé Le Bret
- L'Entreprise et sa mémoire. Mélanges en l'honneur de Maurice Hamon*
Didier Bondue (dir.)
- La Faveur et la Gloire. Le maréchal de Bassompierre mémorialiste (1579-1646)*
Mathieu Lemoine
- Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*
Alain Blondy
- Le Corps des esclaves de l'île Bourbon. Histoire d'une reconquête*
Prosper Eve
- Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils. Réseaux de négoce et révolutions commerciales (1720-1878)*
Jean-François Klein
- Frontières religieuses dans le monde moderne*
Francisco Bethencourt & Denis Crouzet (dir.)
- La Politique de l'histoire en Italie. Arts et pratiques du réemploi (XIV^e-XVII^e siècle)*
Caroline Callard, Élisabeth Crouzet-Pavan & Alain Tallon (dir.)
- Les Habsbourg et l'argent. De la Renaissance aux Lumières*
Jean Bérenger
- Cités humanistes, cités politiques (1400-1600)*
Denis Crouzet, Élisabeth Crouzet-Pavan & Philippe Desan (dir.)
- Histoire du multilatéralisme. L'utopie du siècle américain de 1918 à nos jours*
Régine Perron
- Aluminium. Du métal de luxe au métal de masse (XIX^e-XXI^e siècle)*
From precious metal to mass commodity (19th-21st century)
Dominique Barjot & Marco Bertilorenzi (dir.)
- Les Stratégies de l'échec. Enquêtes sur l'action politique à l'époque moderne*
Marie Barral-Baron, Marie-Clarté Lagrée, Mathieu Lemoine (dir.)

Dominique Barjot et Patrick Fridenson (dir.)

France-Japon, regards croisés
France and Japan, a cross-analysis

Mélanges en l'honneur de Terushi Hara
In memoriam Terushi Hara

Actes de la journée d'hommages en l'honneur de Terushi Hara
29 août 2012



Ouvrage publié avec le soutien de l'Association pour l'histoire des chemins de fer /
French Railway Historical Society, de la Fondation France-Japon de l'EHESS,
de l'UMR 8596 Centre Roland Mousnier et de la Fondation Maison des sciences de l'Homme

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
ISBN de l'édition papier : 978-2-84050-999-8

Mise en page Compo Meca Publishing
d'après le graphisme de Patrick VAN DIEREN

© Sorbonne Université Presses, 2022
Adaptation numérique: Emmanuel Marc Dubois/3d2s

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Dominique Barjot et Patrick Fridenson

Avec le décès du professeur Terushi Hara, survenu à Tokyo le 20 août 2011, la France a perdu non seulement un ami, mais aussi l'un de ses meilleurs historiens. Dirigée par François Caron, alors professeur à l'Université de Dijon – qui a préfacé ce volume mais n'a pu hélas en voir la publication –, sa maîtrise portait sur les investissements ferroviaires français en Algérie au XIX^e siècle. Elle a constitué le point de départ d'une carrière brillante, menée à l'Université Waseda de Tokyo. Parti des transports, domaine qu'il n'a jamais abandonné, il s'est imposé ensuite comme l'un des meilleurs spécialistes japonais de la France, une France marquée depuis la Révolution par les tensions entre concurrence et organisation de l'économie, entre PME et grandes entreprises, entre différentes conceptions du rôle de l'État, mais une France dont l'insertion internationale a été profondément transformée depuis la fin du XIX^e siècle par l'extension de son empire colonial et sa participation à la mondialisation, mais aussi par les processus successifs d'américanisation, d'intégration européenne et d'investissements asiatiques.

C'est pourquoi ses amis et collègues ont souhaité organiser en son honneur, à Paris, une journée d'hommages, dont cet ouvrage est issu. Cette journée s'est tenue à la Maison Suger, la résidence internationale de la Fondation Maison des sciences de l'Homme dont Terushi Hara était un pilier, le 29 août 2012. Organisée par le Centre de Recherches Historiques de l'EHESS et le Centre Roland Mousnier de l'Université Paris-Sorbonne, avec le soutien de l'Association pour l'histoire des chemins de fer, cette manifestation s'est tenue à l'occasion de la réunion, à Paris, dans les locaux de l'EHESS, du 30 août au 1^{er} septembre 2012, de la seizième conférence annuelle de l'European Business History Association (EBHA), et première conférence conjointe avec la Business History Society of Japan (BHSJ), sur le thème « Business Enterprises and the Tensions between Local and Global ». Quarante-vingt-un historiens japonais ont alors fait le déplacement à Paris.

Après une présentation de l'itinéraire académique de Terushi Hara, il sera évoqué sa place originale au sein de l'historiographie japonaise, puis son apport

spécifique à l'histoire économique de la France¹, avant que ne soient présentées les contributions publiées dans le présent volume.

UN ITINÉRAIRE ACADÉMIQUE BRILLANT

14 Terushi Hara est né à Matsumoto, ville principale de la région montagneuse au centre de l'île principale de l'archipel japonais. Son père Kato Hara était instituteur dans plusieurs écoles primaires autour de Matsumoto et aussi archéologue amateur et spécialiste d'histoire locale. Terushi était resté très attaché à sa ville natale, ce qu'il manifestait notamment en exerçant la fonction de conseiller scientifique du Musée de la Justice de la Ville de Matsumoto. À l'issue de ses études secondaires, il avait réussi l'examen d'entrée à la plus prestigieuse université privée de Tokyo, l'Université Waseda. Grâce à une énergie devenue proverbiale, à un apprentissage réussi de deux langues étrangères, le français et l'anglais, à ses travaux et son enseignement, il avait grimpé tous les échelons de la carrière universitaire. Tout en restant le même : un homme direct, jovial, avec un humour décapant, ponctué par sa fine moustache, passionné par l'enseignement et les rapports avec les étudiants, exprimant par de multiples questions une curiosité très vaste, lecteur des romans historiques de Ryotaro Shiba et toujours soucieux de garder le contact avec la nature (notamment au parc national de Chichibu).

Sa page web créée en 2000 arborait sa devise : « la poursuite de la vérité par les études historiques ». Toujours accessible au moment d'écrire ces lignes, elle permet de voir comment Terushi Hara se présente à ce moment. Il fait des cours d'histoire économique comparée, d'histoire comparée du capitalisme et de pensée française sur l'entreprise et sur l'économie. Son séminaire de recherche est consacré à l'histoire économique de l'Europe. Quant à ses recherches, elles ont évolué. Spécialiste de l'histoire des entreprises et de l'économie de la France, il se dit maintenant plus intéressé par l'histoire des relations économiques entre les pays européens et le Japon au cours du processus d'industrialisation. Il projette alors d'étudier dans un avenir proche les problèmes de l'Union européenne.

Terushi Hara n'avait que des amis en France. Nous sommes heureux d'en avoir fait partie depuis 1973. Cette même année, Dominique Barjot, alors étudiant en maîtrise à Dijon, avait fait sa connaissance grâce à François Caron, tandis que Patrick Fridenson, alors maître-assistant à l'Université Paris X-Nanterre, l'avait rencontré pendant le congrès de l'Association française des historiens économistes sur la position internationale de la France organisé par Maurice Lévy-Leboyer. Nos relations personnelles et scientifiques avec lui se sont

1 Voir également, sur ce point, sa bibliographie exhaustive présentée en fin de volume.

constamment développées depuis cette date. Il nous a ouvert les portes de la communauté scientifique japonaise et nous avons eu la chance de pouvoir développer avec lui des projets de colloques en France ou au Japon.

Les activités collectives étaient devenues une des spécialités de notre ami, au Japon comme en Europe. Il avait été ainsi le délégué à la formation continue de son université. Il était un pilier de deux sociétés savantes japonaises très différentes : la Socio-Economic History Society, la Business History Society of Japan. Dans le cadre de cette dernière, il avait été un des jeunes acteurs de ce grand moment de transformation de l'histoire des entreprises japonaise et occidentale qu'ont été les réunions annuelles de la Fuji Conference et y avait invité beaucoup d'historiens français. Il était également administrateur de la Japan Railway History Society. Il avait aussi exercé des responsabilités dans deux sociétés savantes liées à la Maison franco-japonaise de Tokyo, la Société franco-japonaise de gestion, dont il avait été le président, et la Société franco-japonaise d'histoire.

En Europe, il était membre de l'Association française des historiens économistes et de l'European Business History Association. Il ne manquait jamais les congrès de ces associations. Il était en outre un membre éminent de l'Association pour l'histoire des chemins de fer (il avait en particulier participé aux colloques de 1997 et de 2001). Il s'est révélé comme un co-organisateur sans pareil de colloques et de sessions de conférences. Il faisait aussi partie des correspondants étrangers de la revue *Entreprises et histoire* depuis son premier numéro en avril 1992.

À partir de 1991, il est venu régulièrement en France pour faire des recherches dans les archives ou recueillir le témoignage d'acteurs et participer à des colloques. Un moment marquant de ces séjours a été sa participation en 1995 au colloque interdisciplinaire de l'Institut de France autour d'Alain Peyrefitte organisé par le sociologue Raymond Boudon et l'historien Pierre Chaunu. Les débats ont été publiés après les communications, et on y sent un Terushi Hara très à l'aise au milieu d'un impressionnant aréopage². Les séjours les plus longs ont été une année sabbatique en 1991-1992 (en compagnie de sa femme Nao et de leur fils Ftoshi) et un semestre sabbatique en 1999-2000. Dans cette seconde période, il a conçu et assuré avec Patrick Fridenson un séminaire à l'EHESS du 3 octobre 1999 au 19 janvier 2000 sur la France, le Japon et la construction européenne. Comme toujours chez Terushi Hara, la réflexion historique n'était pas séparée du présent : une séance avait été consacrée à l'implantation de Toyota en France, une autre à Renault, Nissan et l'Europe.

2 Terushi Hara, « Les facteurs psychologiques et culturels de la modernisation : le cas de Eiichi Shibusawa », dans Raymond Boudon et Pierre Chaunu (dir.), *Autour de Alain Peyrefitte. Valeurs et modernité*, Paris, O. Jacob, 1996, p. 113-132 ; voir également les débats, p. 133-140.

Hélas, au milieu des années 2000 un accident du travail survenu dans son bureau de Waseda a arrêté l'essor de ses activités, et a peu à peu transformé sa vie en souffrance.

UNE PLACE ORIGINALE DANS L'HISTORIOGRAPHIE JAPONAISE

16

La contribution de Kazuhiko Yago, l'historien qui lui a succédé à l'Université Waseda, « L'héritage de Terushi Hara : au carrefour des méthodes de l'histoire économique », le montre avec précision : la place spécifique de Terushi Hara parmi les spécialistes japonais d'histoire économique à partir du milieu des années 1970 vient du fait qu'il a choisi de conjuguer les deux inspirations successives et opposées qui avaient été celles de ses années de formation à et par la recherche à Waseda. L'une est celle de l'histoire du commerce et des échanges (mettant en avant le rôle des entrepreneurs individuels, des firmes, des méthodes, des relations économiques internationales) qui est pratiquée dans cette université depuis 1904 ; l'autre est celle d'un historien marxiste japonais de l'économie française moderne, K. Takahashi, recruté à Waseda en 1973. L'historien français Pierre Goubert, qui lui avait été présenté par Ernest Labrousse à la sortie d'un de ses séminaires en 1960 puis qu'il avait revu lors de son séjour au Japon en 1975, a été sensible à sa position à Waseda : « un maître si visiblement vénéré³ ». De fait, Terushi Hara est séduit par sa théorie sur les différences de la transition du féodalisme au capitalisme au Japon et en Europe. Il voit donc dans la Révolution française le fruit à la fois de « l'évolution de la société rurale » et de « la montée de la petite bourgeoisie »⁴. Il choisit alors comme thème principal de ses premières recherches trois conséquences de la Révolution : les ententes et les comptoirs comme moyen de préserver les PME, les conditions auxquelles cependant certains monopoles émergent, les nationalisations comme coup d'arrêt aux pouvoirs de monopoles privés ou constitution de monopoles publics. Mais cette approche est rendue compatible avec le programme de Waseda grâce à des recherches sur les exportations de capitaux. L'article de K. Yago indique que, par la suite, Terushi Hara se détache progressivement de cette approche marxiste de l'histoire de l'économie française, sans toutefois la renier. Plus il avance dans ses travaux, plus il met l'accent sur l'internationalisation : par les cartels, l'organisation du travail, les investissements étrangers. Cet itinéraire si particulier lui donne une voix unique dans le débat des historiens économistes japonais.

Le second apport de Terushi Hara à l'historiographie japonaise a été d'intégrer la France dans les discussions des historiens des entreprises et de l'économie.

3 Pierre Goubert, *Un parcours d'historien. Souvenirs, 1915-1995*, Paris, Fayard, 1996, p. 214 et 222-224.

4 Katsumi Fukusawa, « L'histoire moderne française vue du Japon : la place incertaine du xvii^e siècle », *xvii^e siècle*, n° 248, 2010, p. 491-498.

Ceci n'avait rien d'évident compte tenu, d'une part, de l'influence des historiens américains, Keiichiro Nakagawa ayant participé au Center of Entrepreneurial History d'Harvard, et de l'œuvre d'Alfred Chandler, bientôt traduite en japonais, qui a eu un impact profond sur les historiens japonais; et, d'autre part, des historiens des entreprises britanniques, qui ont accueilli davantage de doctorants japonais que la France. Terushi Hara n'a pas été seul en la matière, et il convient au moins de citer le rôle de Yasuo Gonjo et Isao Hirota. Mais, outre des communications orales ou des articles, Terushi Hara a payé de sa personne de quatre manières. Ses propres travaux ont fait découvrir aux historiens la différence des entreprises françaises et des régulations étatiques. Il a en outre dirigé un ouvrage collectif en japonais dans le prolongement de ses propres recherches : *French Business History* (Yuhikaku, 1980). De même, il a publié un manuel sur l'économie française (Waseda University Press, 1993) et traduit en japonais deux manuels d'histoire économique de la France, l'un de F. Caron en 1983, l'autre d'A. Beltran et P. Griset en 1998. En troisième lieu, il a diffusé les acquis des recherches françaises sur des questions sensibles dans l'économie japonaise : par exemple la construction de la profession des publicitaires ou les formes françaises du crédit à la consommation. Enfin, entre le Japon et l'Europe occidentale s'était forgée une tradition de colloques bilatéraux d'histoire économique : d'abord entre historiens britanniques et japonais à partir des années 1980, puis entre historiens allemands et japonais. Lorsque, à partir de ces deux modèles, Tsunehiko Yui et Patrick Fridenson ont créé les colloques franco-japonais d'histoire des entreprises, c'est naturellement Terushi Hara qui en a été la cheville ouvrière, et qui a assuré la réalisation des trois premiers (1997, 1998, 2006).

Le troisième apport de Terushi Hara a été de contribuer à des discussions comparatives ou transnationales, allant évidemment plus loin que le cas français mais se situant dans le prolongement de ses propres thématiques. Il a ainsi dirigé un ouvrage collectif en japonais, *Introduction and Development of Scientific Management* (Showado, 1990), et codirigé en anglais la publication d'une Fuji Conference, *International Cartels in Business History* (University of Tokyo Press, 1992). De même, il a publié une série de manuels pour les étudiants : l'économie américaine (Waseda University Press, 1994), l'histoire économique de l'Europe contemporaine (Waseda University Press, 1994), l'économie de l'Espagne (Waseda University Press, 1998).

UN APPORT IMPORTANT À L'HISTOIRE DE LA FRANCE

Dans le monde japonais des historiens depuis les années 1950 se sont constituées plusieurs communautés de spécialistes de pays étrangers, chacune composée d'enseignants-chercheurs ayant travaillé dans les archives du pays

étudié en liaison avec un de ses professeurs. La France a ainsi eu la chance d'avoir des historiens japonais spécialistes de son Moyen Âge, de son époque moderne et de sa période contemporaine. Terushi Hara a été l'un des premiers membres du groupe des historiens économistes japonais spécialistes de la France contemporaine.

18

Le cheminement intellectuel si spécifique qui a été le sien lui a fait porter un regard neuf sur de grands sujets d'organisation du capitalisme français face à la concurrence internationale, aux cycles économiques et aux problèmes de main-d'œuvre, où souvent il a été le premier à trouver des sources inédites ou peu connues lui permettant de montrer le croisement original entre des modèles étrangers et les apports propres des entrepreneurs ou des décideurs publics français. Il en va ainsi de l'histoire des ententes⁵ qu'il a replacée dans le cadre plus général de l'histoire des cartels internationaux⁶. Il a également apporté sa contribution à la réinterprétation des rénovations du système des affaires français dans l'entre-deux-guerres (Congrès internationaux d'organisation scientifique du travail, projets de loi Flandin-Marchandeau et Le Poullen, enquêtes du Conseil national économique, etc.). Il a ensuite renouvelé l'histoire des missions de productivité aux États-Unis en révélant le rôle des courants planificateurs français, à la suite d'un processus qui remonte au moins à Vichy⁷. Dans ces travaux, il montre sa sensibilité aux conceptions des ingénieurs, aux capacités des commerciaux, au poids des banquiers, aux alliances ou oppositions qui peuvent se nouer entre eux et se saisit des différences entre les branches pour nuancer les figures successives de l'économie française.

Une autre originalité de l'œuvre de Terushi Hara est, à partir de 1995, d'avoir ajouté à ses recherches sur l'économie de la France dans un contexte occidental des recherches sur les relations entre des entreprises ou des personnalités japonaises et la France. Il y a là un ensemble de contributions originales, fondées sur à la fois des archives et des sources imprimées et publiées selon les cas en français, en anglais ou en japonais, qui posent les fondations du livre qu'il avait en projet. Une partie de ces textes éclaire la venue de Japonais en France ou

5 Alain Chatriot souligne ainsi le caractère novateur des travaux de Terushi Hara : « Les ententes : débats juridiques et dispositifs législatifs (1923-1953). La genèse de la politique de la concurrence en France », *Histoire, économie et société*, vol. 27, n° 1, mars 2008, p. 7-22.

6 Akira Kudo et Terushi Hara (dir.), *International Cartels in Business History*, Tokyo, University of Tokyo Press, 1992. Terushi Hara, « La conférence économique internationale de 1927 et ses effets sur la formation des cartels internationaux », dans Dominique Barjot (dir.), *International Cartels Revisited / Vues nouvelles sur les cartels internationaux (1880-1980)*, Caen, Éditions du Lys, 1994, p. 265-272.

7 *Id.*, « Productivity Missions to the United States. The Case of Post-War France », dans Dominique Barjot (dir.), *Catching up with America. Productivity Missions and the Diffusion of American Economic and Technological Influence after the Second World War*, Paris, PUPS, 2002, p. 171-182.

aux colonies : au premier plan les cinq articles consacrés au grand entrepreneur Eiichi Shibusawa (avec ses deux séjours en 1867-1868 et 1902, ses contacts avec des banquiers français, son rôle psychologique et culturel dans la modernisation du Japon et ses traces à Paris), également le séjour de deux Japonais en Indochine française, et l'implantation du groupe Mitsubishi en France. Inversement, une autre partie s'intéresse à la présence de Français au Japon : par exemple le banquier Albert Kahn qui va établir une partie de sa fortune grâce à ses liens au Japon à partir de 1892, et le banquier Horace Finaly, sous-directeur de Paribas qui, en 1907, effectue au Japon une mission exploratoire de six mois qui conclut à l'opportunité d'opérations industrielles (mais la banque ne s'implantera qu'en 1968)⁸, les lettres d'André Gouin sur sa visite au Japon en 1907-1908, la firme chimique Air Liquide dont Terushi Hara étudie l'activité au Japon depuis 1907. Enfin, trois textes étudient des circulations et des collaborations entre Japon et France : la Banque franco-japonaise 1912-1954, les échanges franco-japonais de technologie ferroviaire après la Deuxième Guerre mondiale, l'introduction de la TVA au Japon, qui remonte seulement à 1989.

TROIS AXES MAJEURS : CARTELS, TRANSPORTS ET MODÈLES D'INDUSTRIALISATION AU JAPON ET EN FRANCE

Les contributions publiées dans le présent volume illustrent trois axes majeurs des recherches de Terushi Hara.

Ententes et cartels

On l'a dit, Terushi Hara a beaucoup travaillé sur l'histoire des ententes et cartels. À partir du cas français, il en est arrivé à l'étude des cartels internationaux. Il s'est notamment intéressé à l'expérience de l'entre-deux-guerres. Celle-ci fait l'objet d'une contribution de Dominique Barjot intitulée « International Cartels and Interactions of Business: The Experience of the Interwar Period ». Après un bref rappel des définitions généralement acceptées, D. Barjot insiste sur la complémentarité des approches internaliste et externaliste, avant de revenir sur le cas français, à travers les industries de la construction et des matériaux de construction. Les cartels se sont beaucoup développés dans les secteurs de base, notamment les industries de biens intermédiaires (énergie, chimie, métallurgie), mais aussi, selon des modalités plus différenciées, dans les industries de biens d'équipement (équipements électriques, constructions

8 Voir depuis Pierre de Longueumar, « Une mission au Japon en 1907 », *Lettre Archives Histoire Groupe BNP Paribas*, n° 8, avril 2014, p. 2-3, à rapprocher de Éric Bussièrre, *Horace Finaly, banquier (1871-1945)*, Paris, Fayard, 1996.

navales, etc.). L'approche externaliste apparaît tout aussi éclairante : l'on ne peut comprendre l'évolution de la cartellisation sans prendre en compte l'environnement institutionnel et technologique. Comme le montre le cas japonais, les États et l'existence d'une concurrence nationale ont pu contrecarrer la stratégie des cartels internationaux, même les plus puissants. La diplomatie des principales nations mais aussi les négociations multilatérales menées au sein de la Société des Nations ont pu orienter le développement des cartels internationaux.

20 En raison des transferts de technologie et d'une efficacité limitée des coopérations technologiques internationales, les cartels internationaux n'ont pu empêcher la surrection d'outsiders, surtout lorsqu'ils s'appuyaient sur un soutien étatique vigoureux ou un tissu d'entreprises nationales technologiquement compétitives. L'exemple français montre d'ailleurs que les cartels internationaux servent très largement les intérêts des firmes nationales les plus puissantes en leur sein. En dépit d'une stratégie basée sur les ententes, Pont-à-Mousson, dans la production des tuyaux, n'a pas su en tirer des avantages aussi importants que Saint-Gobain dans le domaine du verre ou les leaders français des travaux publics au sein des ententes qu'ils avaient largement suscitées.

Le secteur de l'énergie offre, au Japon, un exemple tout à fait éclairant de l'action des cartels. Takeo Kikkawa, dans sa contribution, montre ainsi que l'administration mais aussi les grands *zaibatsu* japonais (Mitsubishi, Mitsui), à travers l'accord de cartel sur l'essence, en 1932, ont su imposer aux compagnies du cartel international du pétrole (Royal Dutch Shell, Socony Vacuum) des conditions d'approvisionnement plus favorables aux intérêts stratégiques du pays. Il révèle aussi que le cartel japonais de l'électricité est né d'une volonté de régulation et de rationalisation de la production, du transport et de la distribution de l'électricité. Dans un débat dominé par Wakao Shohachi, proche du parti Seiyukai, Daijiro Ide, favorable à un contrôle étatique de la production, et Matsunaga Yasuzaemon, c'est ce dernier qui l'a emporté : rééquilibrage de la production au profit du thermique, création d'un système national de régulation du transport et du réseau de distribution d'électricité et gestion par la profession, à travers l'Association des compagnies d'électricité.

Quant à Florence Hachez-Leroy, dans « Cartels et ententes : les vieux démons persistants de l'économie », elle met en lumière la permanence des cartels. Partant de l'exemple de l'aluminium, qu'elle connaît à la perfection, elle revient sur l'ambiguïté de ces cartels et sur l'analyse différente qu'en ont faite les États : condamnation absolue (États-Unis), encouragement systématique (l'Allemagne avant 1945) ou non (Pays-Bas), distinction entre « bonnes » et « mauvaises ententes » (en France). Si ce point de vue a d'abord été retenu par la Communauté économique européenne et l'OCDE, depuis les années 1990

la sévérité s'est accrue au sein de l'Union européenne, notamment parce que les pratiques de cartellisation se sont étendues au secteur des services techniques (télécommunications) et financiers (affaire du Libor), avec des amendes de plus en plus lourdes (Saint-Gobain en 2008, record absolu avec 880 millions d'euros) et le recours à l'encouragement financier aux dénonciations.

Histoire des transports

L'histoire des transports constitue le second axe majeur de l'ouvrage.

On le sait, la révolution des transports a suscité de nombreux débats au Royaume-Uni, aux États-Unis ou en Allemagne, mais aussi en France. Fumihiko Ichikawa aborde la question dans « Canals and Transport Policies in 19th Century France. New Linkages of Waterways and Railways as Innovations by Demand-Side Initiatives ». Après un utile rappel de la contribution japonaise à l'histoire des chemins de fer, l'auteur met en évidence, par comparaison, le déficit d'intérêt pour la question de la voie d'eau, et les apports de récents travaux qui lui ont été consacrés. Il insiste sur le tournant qui s'opère avec le Second Empire, marqué par les débuts d'une politique des transports soucieuse de la coordination rail-voie d'eau. Poursuivie par la III^e République, cette politique doit beaucoup aux chambres de commerce. En effet, notamment dans la France du Nord, les entrepreneurs sont favorables à la voie d'eau dont les prix des frets sont inférieurs. S'ils se heurtent aux réticences des compagnies ferroviaires, comme en Normandie, ils obtiennent aussi le creusement du canal du Nord, grande réalisation de la période.

L'histoire des transports se prête aux comparaisons internationales. Takeshi Yuzawa tente ainsi de définir les systèmes ferroviaires britannique, français et japonais. Il part de l'observation que si la Grande-Bretagne a créé le chemin de fer, c'est en France que les performances sont les plus élevées et au Japon que la part du transport ferroviaire est la plus forte. Paradis du « laissez-faire », le Royaume-Uni n'a pu éviter l'intervention publique, notamment pour des raisons de sécurité, dès 1842, puis, tardivement, la nationalisation en 1947. Dans un pays où la régulation dépend pour beaucoup du rôle des institutions professionnelles, la privatisation n'a pas tardé, mais s'est effectuée en contradiction avec le caractère de monopole naturel du secteur. Ici réside d'ailleurs l'une des raisons de l'échec de la grande vitesse. Le système français doit beaucoup aux ingénieurs d'État saint-simoniens. Il a été organisé autour de Paris, mais avec une rentabilité très inégale selon les compagnies. L'intervention de l'État y a conduit, en 1937, à la nationalisation. Celle-ci a été beaucoup plus précoce au Japon, dès 1906. Elle a permis au pays d'être le premier, en 1964, à se doter d'un train à grande vitesse, le Shinkansen. Le Japon a été rejoint par la France dans les années 1970. Si le TGV français présente l'avantage de pouvoir

circuler sur des lignes ordinaires et d'avoir des performances supérieures, il n'a pu atteindre à la rentabilité du Shinkansen, malgré des résultats financiers plutôt satisfaisants.

Michèle Merger s'intéresse quant à elle à l'application en Italie de la directive européenne 91/440 du 29 juillet 1991 sur la libéralisation du transport ferroviaire. Elle décrit la naissance difficile d'un nouvel opérateur : la société NTV (Nuovo Trasporti Viaggiatori) en décembre 2006. Fondée à l'initiative de l'ingénieur Giuseppe Sciarrone et de trois hommes d'affaires italiens (dont le très médiatique Luca Cordero di Montezemolo), la société a choisi d'exploiter vingt-cinq trains à grande vitesse AGV Alstom sur les principales lignes italiennes (Rome-Naples, Bologne-Milan, Rome-Milan, Turin-Novare). En dépit de la résistance du groupe Ferrovie dello Stato, menacé dans son monopole, l'entrée en service des nouveaux trains a entraîné une baisse de 30 % des tarifs et une amélioration spectaculaire de la qualité du service.

22

Les transports constituent un instrument privilégié des échanges, notamment en permettant le voyage. Tel est le cas, pour le Suisse Aimé Humbert (1819-1900) étudié ici par Laurent Tissot, de sa mission diplomatique au Japon de 1862 à 1864, dont il a tiré un livre à succès, *Le Japon illustré*, paru chez Hachette en 1870. Ce diplomate cultivé, formé à Lausanne et Tübingen, a su mettre à profit son séjour pour non seulement analyser les spécificités du genre de vie japonais mais encore, s'appuyant sur les Néerlandais, aboutir dans la conclusion d'un accord commercial avec la Suisse. Influent tant au niveau cantonal (celui de Neuchâtel) que confédéral, ce fils d'horloger a bien défendu les intérêts de l'industrie neuchâteloise, en jetant, à son niveau, les bases du succès commercial futur de l'économie suisse.

Histoire des entreprises et des processus d'intégration internationaux

Si cette histoire des transports atteste le rôle de la France dans l'évolution technologique, non seulement dans l'aéronautique, mais aussi dans la grande vitesse ferroviaire, et celui de la Suisse dans les échanges commerciaux et industriels, elle débouche aussi sur l'histoire des entreprises et des processus d'intégration internationaux.

Sur ce troisième axe des travaux de Terushi Hara ce volume rassemble des contributions d'une part sur les entreprises de deux branches industrielles en France et d'autre part sur la dynamique des entreprises japonaises sur le territoire national et en Europe.

S'intéressant à l'électromécanique française entre la fin du XIX^e siècle et le début des années 1970, Pierre Lanthier s'interroge sur sa difficulté à lancer et à autonomiser son marché. Très proche du secteur des infrastructures, elle a

dû faire un large appel aux brevets et procédés de fabrication américains tout en détournant d'importants investissements de la recherche et du marketing. L'américanisation n'a pas remis en cause la structure de groupe. Les handicaps structurels dont souffrait la France (lenteur de l'industrialisation, centralisation excessive) ont encouragé la formation de groupes intégrant verticalement constructions électriques, tramways et production-distribution d'électricité. Ceux-ci apparaissent dominés par les ingénieurs d'État et l'appel aux brevets américains. Cette structure a subsisté durant l'entre-deux-guerres, en dépit de l'apparition de filiales électrotechniques, mais limitées à l'équipement lourd. En effet, les grandes entreprises ont tourné le dos à l'électroménager, lui préférant le matériel lourd et donc une politique de rattrapage technologique par rapport à l'Amérique.

Cette situation se poursuit après 1945, sous l'effet des missions de productivité et de la création d'Électricité de France en 1946. Il faut attendre les années 1960 pour que la tarification au coût marginal et la mise en place de réseaux de vente ouvrent la voie à la consommation de masse par des petites et moyennes entreprises. Mais l'ouverture du Marché commun et la volonté de l'État français d'électrifier les infrastructures incitent les grandes entreprises à persévérer dans la production de gros matériel. Certes, elles adoptent l'organisation multidivisionnelle à l'américaine, mais sans remettre en cause la structure de groupe et la pratique des *joint-ventures*. En définitive, les constructions électriques ont conservé plus (trop ?) longtemps qu'ailleurs leurs liens avec la production-transport-distribution de l'électricité. Elles le doivent aux groupes industriels et au poids prépondérant d'EDF. S'orientant vers le gros matériel, les grandes entreprises françaises y ont acquis une expertise mondiale, mais fragile en raison de l'absence de diversification.

Durant les Trente Glorieuses, les planificateurs français ont échoué à constituer en France une industrie française des constructions mécaniques capable de mettre fin à la dépendance française par rapport aux importations de machines allemandes. C'est ce que montre Toshikatsu Nakajima dans son article « French Economic Plans and the Mechanical Engineering Industry in the Paris Region 1953-1974 ». Certes, le premier Plan de modernisation et d'équipement avait défini l'investissement en machines comme une priorité. Mais plutôt que de développer la production de machines-outils, les besoins avaient été couverts par des importations des États-Unis et du Royaume-Uni. Durant les années 1960, l'accélération de la croissance industrielle s'accompagna donc d'importations croissantes de machines-outils fournies pour l'essentiel par l'Allemagne. Le Plan mécanique de 1970 s'avéra de ce point de vue un échec. De fait, une politique concentrée sur les exportations a pu empêcher la modernisation de l'industrie française des constructions mécaniques.

Cette évolution fut accélérée par la politique de la Délégation à l'aménagement du territoire (DATAR) visant à rééquilibrer le développement industriel au profit de la province et au détriment de Paris. Les relocalisations effectuées en proche banlieue ou autour des villes nouvelles ne suffirent pas à enrayer le mouvement. Il s'ensuivit un affaiblissement des entreprises leaders de la branche, comme le montrent les exemples de la SNECMA, de Rateau et d'Ernault-SOMUA. Plus encore, cette politique eut pour conséquence un affaiblissement irréversible du tissu industriel de PME parisiennes contraintes à la délocalisation et condamnées à la sous-traitance pour le compte de groupes industriels de plus en plus fragiles.

Les deux dernières contributions offrent une mise en perspective sur longue durée de l'action des entreprises japonaises.

24

L'industrie japonaise offre un champ idéal pour l'étude du mécanisme de rattrapage. C'est ce que montre l'économiste Yveline Lecler dans « Impact du rattrapage et changement technique dans le Japon d'après-guerre ». Si ce rattrapage a joué un rôle décisif dans la dynamique de constitution du capitalisme japonais, il a engendré un dualisme du système productif : à savoir l'association de grandes entreprises modernes pratiquant des salaires élevés, produisant des biens de haute valeur ajoutée et de PME intensives en main-d'œuvre, fournissant des produits à plus faible valeur ajoutée en contrepartie de salaires plus bas. Dans ce processus de rattrapage, l'État a tenu une place considérable, en favorisant l'exportation, mais aussi, à travers le MITI notamment, la mise en place d'un système national d'innovation, appuyé sur de grands programmes. Néanmoins, c'est d'abord dans l'organisation des entreprises et des relations interentreprises que se situent sans doute les vraies raisons de l'accès du Japon au rang de seconde puissance économique mondiale à la fin des années 1980.

Certes, l'État a apporté son soutien aux PME, contribuant ainsi à la performance des grandes entreprises pour qui ces PME étaient indispensables. Cependant le facteur majeur de cette réussite réside surtout au sein même de l'organisation des entreprises et du système productif. Les structures et mécanismes nés du rattrapage (dont la rétroingénierie) ont engendré une organisation fonctionnelle interne flexible permettant une circulation intense de l'information et des hommes. Cette circulation s'est étendue aux relations interentreprises par le biais de la sous-traitance et des effets de *clusters*. Malgré la faiblesse relative de la recherche fondamentale, la compétitivité des firmes japonaises n'a cessé de croître, notamment grâce à l'option en faveur de la « mécatronique ». Toutes les innovations ne dérivent pas nécessairement de la science, mais découlent aussi d'effets d'économies d'échelle, des innovations incrémentales nées au sein du système productif et, avec un décalage, d'innovations plus radicales mises

en œuvre par les ingénieurs et développées par les chercheurs. C'est ce modèle qui a pris fin, avec la crise de 1997-1998, à une époque où le rattrapage ne se justifiait plus.

Cette époque a vu aussi s'affirmer l'importance des investissements européens du Japon, auxquels Akira Kudo s'intéresse dans son article « 1992 EC Market Integration and Japanese Companies Direct Investment in Europe. A Business History Approach ». La question qu'il pose est de savoir quelles ont été les réponses apportées par les firmes japonaises en termes de passage de l'exportation à l'investissement direct dans une Europe occidentale en marche vers l'intégration régionale à la fin des années 1980 et au début de la décennie 1990. Il montre que la vision japonaise du marché européen a évolué : dans les années 1960, analyse du marché européen comme un marché homogène, d'où le choix d'une implantation unique dans un pays européen ; dans les années 1970 et au début de la décennie suivante, reconnaissance de la diversité des marchés européens, d'où l'option de la plurilocalisation ; puis, à la fin des années 1980, retour à la vision d'un marché unique mais caractérisé par sa diversité interne. En réaction à cette évolution, les firmes japonaises ont tenté de consolider leurs sites de production, de créer une division internationale du travail et de combiner activités de production et de recherche-développement. En même temps s'est dégagée une vision commune des marchés européens : orientation vers des produits de qualité (produits haut de gamme, innovants et fournis dans les délais) ; normes environnementales et de sécurité strictes ; définition claire des profils de postes et spécialisation unique de travailleurs. Certes, en dehors de l'automobile, les investissements directs japonais en Europe ont été limités, mais ils ont eu des effets significatifs en promouvant la concurrence et en stimulant le marché.

Ainsi, ce livre n'est pas seulement un hommage, indispensable, à l'œuvre et à la personnalité de Terushi Hara. Il apporte une illustration de la liberté et de l'inventivité des historiens japonais dans leur approche des relations économiques qui sont un des tissus du monde et des régulations que peuvent apporter les sociétés et les pouvoirs publics. Avec eux les historiens français, l'historien suisse, l'historien canadien, l'économiste française qui ont participé à ce volume poursuivent un dialogue sur les mutations, les circulations, les conflits entre ces pôles du capitalisme que sont l'Europe, l'Amérique et l'Asie. Ce dialogue est fécond. Il est appelé à se poursuivre et à s'étendre.

TABLE DES MATIÈRES

Préface. Terushi Hara, historien japonais et fin connaisseur de l'histoire économique de la France.....7 François Caron †	7
Introduction générale 13 Dominique Barjot & Patrick Fridenson	13
General introduction27 Dominique Barjot & Patrick Fridenson	27
L'héritage de Terushi Hara : au carrefour des méthodes de l'histoire économique..... 41 Kazuhiko Yago	41

PREMIÈRE PARTIE

TERUSHI HARA, HISTORIEN DES CARTELS ET DES POLITIQUES INDUSTRIELLES

International Cartels and Business Interactions: The Experience of the Interwar Period55 Dominique Barjot	55
Cartels and Cartelization in the Japanese Sector of Energy during the Interwar Period83 Takeo Kikkawa	83
Cartels et ententes : les vieux démons persistants de l'économie 117 Florence Hachez-Leroy	117

DEUXIÈME PARTIE

TERUSHI HARA, HISTORIEN DES TRANSPORTS

Canals and Transport Policies in 19th Century France: New Linkages of Waterways and Railways as Innovations by Demand-Side Initiatives 141 Fumihiko Ichikawa	141
---	-----

High Speed Railway from Historical Comparison: Britain, France and Japan	161
Takeshi Yuzawa	
Un nouvel opérateur ferroviaire en Italie : la société NTV, une aventure ferroviaire innovante.....	183
Michèle Merger	
« Aujourd’hui j’ai la satisfaction de vous annoncer notre heureuse arrivée au Japon ». De la guerre diplomatique au loisir ethnographique : Aimé Humbert et la conquête suisse du Japon (1858-1864)	201
Laurent Tissot	

TROISIÈME PARTIE

TERUSHI HARA, HISTORIEN DES ENTREPRISES ET DES PROCESSUS D’INTÉGRATION INTERNATIONAUX

318	Les constructions électriques françaises entre la structure de groupe et les influences américaines, fin du XIX ^e siècle-début des années 1970.....	217
Pierre Lanthier		
	French Economic Plans and the Mechanical Engineering Industry in the Paris Region, 1953-1974	233
Toshikatsu Nakajima		
	Impact du rattrapage et changement technique dans le Japon d’après-guerre	251
Yveline Lecler		
	1992 EC Market Integration and Japanese Companies’ Direct Investment in Europe: A Business History Approach.....	273
Akira Kudo		
	Conclusions	289
François Caron †		
	Publications de Terushi Hara.....	293
Satoshi Norikawa, avec la collaboration de Tatsuhiro Suga		
	Index	307
	Table des participants.....	315
	Table des matières	317

