

*Economics of Transport*, par E. TROXEL. Un vol., 6¼ po. x 9½, relié, 837 pages — RINEHART & COMPANY, 232, Madison Avenue, New-York, 1955 (\$7)

Jacques Parizeau

Volume 31, numéro 3, octobre–décembre 1955

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1002700ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1002700ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Parizeau, J. (1955). Compte rendu de [*Economics of Transport*, par E. TROXEL. Un vol., 6¼ po. x 9½, relié, 837 pages — RINEHART & COMPANY, 232, Madison Avenue, New-York, 1955 (\$7)]. *L'Actualité économique*, 31(3), 481–482. <https://doi.org/10.7202/1002700ar>

L'ouvrage est formé de trois parties. La première traite de l'évolution des salaires, des effectifs dans diverses activités économiques à différents moments et des réactions particulières des employés à l'égard du syndicalisme. La deuxième partie étudie particulièrement les rémunérations dans Paris et sa banlieue, pour les années 1914, 1936 et 1953, soit trois années significatives, dans les secteurs suivants: commercial (commerce alimentaire et non alimentaire), financier (banque, assurance, bourse), hygiène, sécurité sociale, presse, professions libérales, spectacles, industries. La troisième partie constitue un essai de synthèse.

Malgré que le groupe social des employés ait toujours été assez mal payé, même encore de nos jours, sa résistance à l'action syndicale n'a jamais complètement fléchi, à l'exception de certains secteurs où la main-d'œuvre s'est démocratisée ou qui ont connu la plus forte concentration économique, ce qui a pu favoriser une certaine organisation syndicale pas trop revendicatrice. Cette résistance caractéristique du groupe est due en grande partie au fait que la majorité des employés, surtout après la guerre de 1914, était de sexe féminin dans la plupart des secteurs étudiés. Comme la jeune fille et la femme mariée ne recourt au travail en général que pour obtenir un revenu d'appoint, et qu'elle se propose éventuellement de sortir des effectifs d'employés, elles ne nourrissent généralement aucun goût marqué pour l'action syndicale. De plus, dans certains secteurs, les employés consentent plus facilement à ne pas travailler uniquement pour le salaire, mais aussi pour le prestige, la sécurité, la «classe». Ce qui fait que dans l'élément salaire entre généralement des considérations personnelles. Ainsi, une garde-malade sera difficilement encline à monnayer sa vocation; ou encore, la jeune vendeuse dans la pharmacie quittera moins facilement son costume blanc pour un meilleur salaire dans un métier. Chez le sexe masculin, l'élément sécurité pourra être plus déterminant.

Quand l'action syndicale a pu obtenir certaines améliorations de rémunération, il semble que l'éventail des salaires se soit rétréci et que ce sont les positions inférieures qui en ont profité plus que les positions supérieures.

Bref, il ressort très bien que dans ce groupe où règne l'incohérence, la motivation prime la rémunération. «On ne peut, selon l'auteur, dissocier l'étude d'un revenu de celle du comportement du groupe qui la perçoit. L'étude des conditions sociologiques où se trouve un groupe social peut expliquer le mécanisme de formation de son revenu. Et s'il est une catégorie sociale à laquelle cette méthode d'analyse peut s'appliquer, c'est bien celle des employés».

André Bergevin

**Economics of Transport**, par E. TROXEL. Un vol., 6¼ po. × 9½, relié, 837 pages. — RINEHART & COMPANY, 232, Madison Avenue, New-York, 1955. (\$7).

Il s'agit essentiellement d'un manuel qui reprend l'étude des transports à partir des éléments les plus simples. La lecture de l'ouvrage ne demande donc pas de notions très avancées de théorie économique. L'ampleur des développements n'en est pas moins considérable. L'auteur aurait pu étudier tour à tour, dans une perspective historique et institutionnelle, l'évolution de chacun des principaux

modes de transport. Le procédé aurait présenté l'inconvénient de rendre difficile l'étude des inter-relations de ces modes de transport et de rattacher les conclusions à la théorie économique générale. Une autre méthode a été adoptée. Dans une première partie sont esquissés ce qu'on pourrait décrire comme étant le marché des transports, et l'aménagement rationnel des voies de transport. La deuxième partie a trait à la législation américaine des transports. Cette législation est souvent comparée aux règles qu'on pouvait déduire de la première partie. Enfin il était normal de réserver toute la troisième partie à l'étude de l'état et des répercussions des politiques de taux de transport et, en particulier de la discrimination des taux. La législation des taux de fret est évidemment incorporée dans cette troisième partie. L'ordre des chapitres est sans doute assez lâche, mais cela est inévitable étant donnée la variété des éléments de la question.

La plupart des références d'ordre pratique sont, cela est naturel, tirées de la situation des transports aux États-Unis. Normalement ce genre d'illustration n'empêche pas la majorité des manuels américains d'être utiles dans d'autres pays que leur pays d'origine. Lorsqu'il s'agit de transport, cependant, la législation a une telle importance que le lecteur doit faire attention de distinguer ce qui a une valeur générale des principes et des règles qui ne sont valables que dans un seul pays.

Jacques Parizeau

**Annual Report 1955, INTERNATIONAL MONETARY FUND. Un vol., 6 po. × 9, broché, 195 pages.— Washington, 1955.**

Comme c'était le cas pour les rapports précédents, le rapport de 1955 passe en revue la conjoncture des gouvernements internationaux, avant d'aborder l'étude de la situation du Fonds monétaire. Certaines des constatations de l'étude ont une importance singulière. Ces constatations ont été faites maintes fois depuis un an, mais il n'est pas inutile de les reprendre ici brièvement pour compléter l'article de Monsieur Girard qui est publié ailleurs dans ce numéro de la revue.

Alors que l'économie américaine, en 1953 et 1954, traversa une dépression temporaire mais relativement aiguë, le niveau de l'activité économique dans le reste du monde et surtout en Europe continua de monter. Les causes de cette absence de parallélisme n'ont pas encore été totalement élucidées. Il semble cependant que la chute des exportations du reste du monde vers les États-Unis fut largement compensée par un accroissement du commerce intra-européen et par un accroissement des exportations des fournisseurs de matières premières en direction des pays industriels de l'Europe du Nord ouest et du Japon. Des accroissements très nets de productivité en Europe ont mis les exportateurs de ces régions en mesure de concurrencer plus facilement qu'auparavant leurs rivaux Nord-Américains.

L'extension de ces transactions commerciales qui ne se font pas avec l'Amérique du Nord a été facilitée par une libéralisation du contrôle des changes. La Grande Bretagne et la République Fédérale allemande ont étendu considérablement la transférabilité des comptes en livres sterling et en marks. En d'autres termes, les livres et les marks dont dispose un pays étranger peuvent être, dans