

American Industry and the European Immigrant 1860-1885, par Charlotte Erickson. (Collection « Studies in Economic History »). Un vol., 6¼ po. x 9½, relié, 269 pages. — S. J. Reginald Saunders and Company Limited, Toronto, 1957. (\$6.25)

Camille Martin

Volume 34, numéro 1, avril-juin 1958

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001321ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001321ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Martin, C. (1958). Compte rendu de [*American Industry and the European Immigrant 1860-1885*, par Charlotte Erickson. (Collection « Studies in Economic History »). Un vol., 6¼ po. x 9½, relié, 269 pages. — S. J. Reginald Saunders and Company Limited, Toronto, 1957. (\$6.25)]. *L'Actualité économique*, 34(1), 164–165. <https://doi.org/10.7202/1001321ar>

mation comme des grandes villes où les magasins à succursales de produits alimentaires se multiplient. Ces établissements de grande taille attachent beaucoup d'importance à la classification et à la présentation des produits comme à deux facteurs primordiaux de la vente. Ils ont une politique commerciale bien définie: ils cherchent à connaître les préférences des consommateurs et font tous les efforts pour y répondre au triple point de vue de la quantité, de la qualité et du choix. Ils contribuent du même coup à augmenter les exigences du consommateur.

Patrick Allen

The Supply of Capital Funds for Industrial Development in Europe (Resources Structure Methods), publié par l'AGENCE EUROPÉENNE DE PRODUCTIVITÉ DE L'ORGANISATION EUROPÉENNE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE. Un vol., 6 po. × 9½, broché, 235 pages. — ORGANISATION EUROPÉENNE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE, 33, rue de Franqueville, Paris 16e, 1957. (\$2.).

En mars 1954, germaït l'idée, dont la réalisation devait plus tard être confiée à l'Agence Européenne de Productivité, d'un organisme de recherche en matière d'organisation de la fourniture de capital à l'industrie. Plus précisément, le but était d'enquêter sur l'efficacité des institutions par lesquelles le flot des capitaux est canalisé vers les placements productifs. On décida de s'en tenir au marché des capitaux sans pousser jusqu'à l'étude des facteurs influençant l'épargne et la formation des capitaux et on choisit la formule consistant dans la préparation d'une série d'études sur l'Autriche, la Belgique, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, auxquels pays se sont joints à toute fin pratique les États-Unis, avec un rapport général devant servir à la fois d'introduction et de synthèse, lequel est le présent rapport.

Les deux questions les plus pratiques sur lesquelles porte cette étude sont peut-être celles de savoir s'il existe des moyens plus efficaces de porter à la connaissance des institutions pourvoyeuses de capitaux les besoins spéciaux de l'industrie et, en second lieu, s'il existe des moyens de rendre plus facile d'accès aux industriels le marché du capital.

Ce rapport général essaie de faire ressortir d'une façon systématique les principaux points des rapports nationaux.

Camille Martin

American Industry and the European Immigrant 1860-1885, par CHARLOTTE ERICKSON. (Collection «Studies in Economic History»). Un vol., 6¼ po. × 9½, relié, 269 pages. — S. J. REGINALD SAUNDERS AND COMPANY LIMITED, Toronto, 1957. (\$6.25).

En 1864, le Congrès américain adoptait une loi permettant l'entrée au pays des ouvriers munis d'avance de contrats de travail, et, en 1885, sous la pression du monde ouvrier et en particulier des Chevaliers du Travail, il rappelait cette loi. L'opinion s'était répandue qu'à la faveur de cette loi, l'industrie américaine recrutait en Europe orientale et méridionale des ouvriers agricoles destinés à avilir les salaires et à devenir, au besoin, des briseurs de grèves.

En fait il n'en était rien. Après des recherches laborieuses et étendues, l'auteur est en mesure de soutenir que les contrats de louage de service dans le sens de la loi de 1864 étaient rares en Amérique au cours des années qui ont suivi la guerre civile, ce qui contredit la légende. Les ouvriers que des industriels américains ont fait venir d'Europe, et ceci en de rares occasions, étaient des ouvriers spécialisés et non pas des manœuvres. Ces derniers qui, en fait, sont venus nombreux à l'époque l'ont fait d'eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'agences privées. L'industrie comme telle s'est désintéressée du problème. Dans les circonstances, il est évident que le rappel de la loi de 1864 ne pouvait donner les résultats que d'aucuns en attendaient, mais dans les problèmes de cet ordre il y a toujours les dessous de la question. C'est là qu'il faut rechercher les vrais motifs. À ce point de vue, l'ouvrage de Charlotte Erickson est révélateur. On y trouvera d'ailleurs beaucoup d'inédit, telles, par exemple, la première étude de l'American Emigrant Company, une analyse des premiers contrats entre les unions ouvrières américaines et britanniques, une description des méthodes de travail des agences tant privées que gouvernementales ou philanthropiques et l'histoire de plusieurs grèves importantes. C'est une précieuse addition à l'histoire des mouvements ouvriers et de l'immigration aux États-Unis.

Camille Martin

Financing Highways, en collaboration. Un vol., 6¼ po. × 9, relié, 217 pages. — TAX INSTITUTE INCORPORATED, Princeton, New Jersey, 1957. (\$5.).

Le vote au Congrès américain, en 1956, du Federal Aid Highway Act, en vertu duquel on propose d'affecter quelque chose comme 100 milliards de dollars au cours des treize ou quinze prochaines années, à la construction de routes et de rues, a été accueilli dans le public avec l'enthousiasme d'une mesure de libération. Tout en reconnaissant l'importance de l'aide générale, il faut tout de même admettre que la loi laisse sans solution un bon nombre de problèmes et qu'elle en crée même de nouveaux. Aussi, avant de se lancer dans des dépenses de cet ordre de grandeur convient-il de savoir exactement où l'on va, ce que l'on aura pour son argent, si l'on ne créera pas plus de problèmes que l'on va en résoudre, et si l'on prend tous les moyens de tirer de l'entreprise tous les avantages qu'elle est susceptible de donner. C'est donc dans le but de faire un inventaire de ces problèmes anciens et nouveaux et d'explorer le champ des répercussions du nouveau programme que le Tax Institute a inscrit le sujet à son symposium de 1956.

Se donner un réseau routier convenable, selon le but avoué du programme fédéral, c'est vite dit! Mais qu'est-ce exactement qu'un réseau routier convenable? Il ne s'agit pas ici de nombre de milles de ceinture de ciment ni de nombre de véhicules, mais d'avantages pour l'économie nationale. C'est pourquoi le premier sujet de discussion était celui de savoir ce qu'on est en droit d'attendre du réseau routier et dans quelle mesure le nouveau programme d'aide fédérale favorise cet idéal.

Passant ensuite au domaine pratique de la réalisation, dès la deuxième séance on s'est occupé du partage de la responsabilité entre le gouvernement fédéral et