

*Soviet Transportation Policy*, par Halland Hunter. Un vol., 6¼ po. x 9½, relié, 416 pages. — S. J. Reginald Saunders and Company Limited, Toronto, 1957. (\$10.25)

Camille Martin

Volume 34, Number 1, April–June 1958

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1001313ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1001313ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Martin, C. (1958). Review of [*Soviet Transportation Policy*, par Halland Hunter. Un vol., 6¼ po. x 9½, relié, 416 pages. — S. J. Reginald Saunders and Company Limited, Toronto, 1957. (\$10.25)]. *L'Actualité économique*, 34(1), 156–157.  
<https://doi.org/10.7202/1001313ar>

**Soviet Transportation Policy**, par HALLAND HUNTER. Un vol., 6¼ po. × 9½, relié, 416 pages. — S. J. REGINALD SAUNDERS AND COMPANY LIMITED, Toronto, 1957. (\$10.25)

Cet essai en matière de politique des transports en U.R.S.S. porte sur la période 1928-1955. C'est une période au cours de laquelle des changements aussi rapides que profonds se sont opérés dans l'économie de ce pays. Ces changements, comme l'on sait, ne sont pas le fait d'une évolution naturelle mais l'effet de la politique d'un régime planificateur qui a imposé ses objectifs visant à la réorganisation de la structure de toute l'économie. Mais ces impératifs gouvernementaux se sont tout de même heurtés à des forces sous-jacentes opposant une vive résistance.

Cette atmosphère de lutte place l'économie soviétique dans la situation par excellence qui en fait un cas type de politique économique nationale. L'économiste sera à même d'apprécier les objectifs de la politique mise en œuvre et de vérifier la force et la vitalité des facteurs de résistance de même qu'il pourra vérifier les uns et les autres et relater les péripéties de la lutte.

Dans le domaine des transports, il y a une concurrence entre les exigences du programme d'industrialisation et les besoins d'amélioration et de développement des moyens de transport. Le régime soviétique ayant donné préséance au premier, il s'en est suivi, vers 1930, une insuffisance de facilités de transport assez grave, ce qui a porté les observateurs à penser que la faiblesse de ce secteur de l'économie soviétique pourrait entraver les projets futurs du pays. Les conclusions de la présente étude sont à l'effet qu'il n'en sera pas ainsi.

La préoccupation constante de l'auteur tout au long de ce travail est celle de découvrir dans quelle mesure la politique gouvernementale peut modifier les besoins de transports. Évidemment, ces besoins sont en bonne partie fonction du milieu géographique et échappent dans la même mesure au contrôle gouvernemental, mais il n'est pas moins évident que, théoriquement du moins, l'activité économique peut s'adapter d'une multitude de façons, chaque manière d'envisager l'organisation matérielle du pays supposant des exigences différentes en matière de transport.

La revue des facteurs historiques et géographiques qui ont façonné le milieu soviétique et un esquisse des objectifs gouvernementaux qui en ont modifié le cadre occupent la première partie de l'ouvrage. Quant à la deuxième partie, c'est là que l'on trouve l'analyse des développements qui se sont produits au cours de la période sous étude. Dans la troisième partie, c'est précisément des relations entre le secteur des chemins de fer et le reste de l'économie qu'il s'agit. Un petit tour d'horizon laisse entrevoir le rôle probable des chemins de fer dans la croissance économique future de l'Union Soviétique.

Bien que chaque pays présente une combinaison qui lui est propre des facteurs géographiques, économiques et autres qui influent sur ses problèmes de transport, de sorte que l'expérience de l'un ne peut s'appliquer telle quelle à un autre, il n'en reste pas moins que les traits qui marquent des économies en croissance sont à peu près les mêmes partout et que certains problèmes revêtent des formes

communes d'un pays à l'autre. C'est pourquoi le but de l'auteur en préparant cette étude des politiques des dirigeants soviétiques en matière de transport durant cette période de rapide industrialisation est de mettre à la portée des autres pays en voie d'industrialisation les leçons de l'expérience soviétique.

Camille Martin

**Hydroelectricity and Industrial Development: Quebec 1898-1940**, par JOHN-H. DALES. Un vol., 6¼ po. × 9½, relié, 269 pages. — S.-J. REGINALD SAUNDERS AND COMPANY LIMITED, Toronto 1, Ontario, 1957. (\$7.25).

Bien que les études économiques régionales aient été à la mode depuis quelques années, on n'a tout de même pas encore réussi à mettre au point une théorie de la localisation de l'activité économique au sein d'une région et encore moins une théorie de la spécialisation économique au sein de l'économie mondiale. Jusqu'à nouvel ordre, il faut donc se contenter de se porter à l'attaque de problèmes particuliers. C'est ainsi qu'on s'est beaucoup intéressé à l'industrie du fer dans ses rapports avec le milieu et qu'aujourd'hui M. John-H. Dales, professeur d'économie politique à l'Université de Toronto, pénètre dans un secteur assez peu exploré jusqu'ici, celui des effets, sur l'industrialisation d'une région, de la richesse en houille blanche.

L'auteur vise un double but, ce qui donne à son travail un double caractère historique et théorique. En effet, s'il a voulu apporter sa contribution à l'histoire de la naissance et de la croissance de l'industrie hydro-électrique dans Québec, il a en même temps cherché à projeter de la lumière sur les relations entre le développement de cette industrie et celui de l'industrie manufacturière secondaire de la Province. Et ajoutons tout de suite que, comme cet apport historique au développement de l'énergie électrique dans le centre du Canada s'accompagne d'un essai en matière de localisation d'industrie, le travail est plus que l'histoire d'une période décisive dans le mouvement d'industrialisation de la Province, c'est une technique d'analyse de portée générale.

Un bref aperçu historique de la mise au point des techniques de l'industrie hydro-électrique aux États-Unis au cours du dernier quart du siècle dernier (chapitre 1) est suivi (chapitre 2) d'un relevé des ressources hydrauliques du Québec et de leur utilisation. Mais la plus grande partie du volume (des chapitres 3 à 7 inclusivement) est consacrée aux principales entreprises hydro-électriques québécoises prises individuellement. L'auteur a choisi d'étudier ces entreprises une à une, précisément à cause du caractère d'individualité de chaque entreprise. En effet, les grandes compagnies d'électricité du Québec ont eu à résoudre des problèmes si différents les unes des autres et elles se sont développées en suivant des voies si diverses qu'il lui était impossible de les étudier globalement.

Les relations entre l'industrie manufacturière secondaire et générale dont il s'agit dans cet ouvrage et l'industrie hydro-électrique suggèrent de nombreuses questions. Est-ce que l'énergie électrique est capable de servir de base à une industrie manufacturière? Est-ce qu'elle ne serait pas plutôt un simple complément du charbon, source d'énergie considérée jusqu'ici comme la condition *sine qua non*