

*Maritime Transport* (A Study by the Maritime Transport Committee in January 1959. Trends in Economic Sectors). Un vol., 6¼ po. x 9½, 75 pages — L'ORGANISATION EUROPÉENNE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE, 2, rue André-Pascal, Paris XVI<sup>e</sup>, 1959 (\$1.50)

Camille Martin

Volume 35, Number 4, January–March 1960

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1001513ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1001513ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Martin, C. (1960). Review of [*Maritime Transport* (A Study by the Maritime Transport Committee in January 1959. Trends in Economic Sectors). Un vol., 6¼ po. x 9½, 75 pages — L'ORGANISATION EUROPÉENNE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE, 2, rue André-Pascal, Paris XVI<sup>e</sup>, 1959 (\$1.50)]. *L'Actualité économique*, 35(4), 719–720. <https://doi.org/10.7202/1001513ar>

## LES LIVRES

Elles présentent également certains avantages pour l'agir. Elles permettent de préciser une politique efficace, de déterminer les secteurs-clefs de l'économie, de découvrir les goulots d'étranglement en vue d'une politique de plein emploi, de mettre en lumière les secteurs de croissance capables d'entraîner toute l'économie, de préciser les conditions de réalisation et les possibilités d'une politique de redistribution des revenus.

On pourra distinguer les structures physiques et géographiques (nature géologique du sol, hydrographie, etc.), les structures techniques et économiques (structures de la production, de la répartition, des échanges, etc.), les structures démographiques et enfin les structures d'encadrement (institutionnelles, sociales, mentales).

Les systèmes, caractérisés par un ensemble de structures, sont des abstractions à divers degrés. On ne retrouvera pas, par exemple, le système capitaliste fonctionnant intégralement. Ce que l'on rencontre, ce sont plutôt des régimes, c'est-à-dire un système concret à absence de cohérence des structures. On pourra trouver, par exemple, plusieurs variétés structurelles du capitalisme telles que le capitalisme dynamique des États-Unis ou le capitalisme collectiviste de l'État d'Israël. On peut aussi trouver des exemples de fonctionnement du système capitaliste mais avec la survivance des structures antérieures. C'est le cas du Japon, où le capitalisme utilise les structures antérieures en les adoptant; c'est le cas du Brésil, où le capitalisme se juxtapose aux structures anciennes et coexiste avec elles sans les imprégner; c'est enfin le cas de la Tunisie et de l'Égypte, où le capitalisme après s'être imposé partiellement, recule ou piétine parce qu'insuffisamment soutenu par des structures inconsistantes ou en voie de décomposition. Le même phénomène vaut pour l'économie collectiviste. Les formes de communisme qui règnent en U.R.S.S., en Yougoslavie et en Chine sont différentes.

Ces divers types de structures offrent certaines résistances, mais elles en sont néanmoins «plastiques» et se prêtent à l'action de politiques internes ou internationales. La politique de décentralisation et de développement général, la politique de croissance, le programme de développement économique sont tous des exemples de politiques structurelles internes. Par contre, la politique protectionniste et libre-échangiste, de même que la politique d'intégration européenne sont des politiques structurelles internationales.

On conçoit facilement l'intérêt que peuvent présenter ces études de structures, et un volume qui résume à peu près l'état des connaissances sur de telles analyses. C'est pourquoi l'ouvrage du professeur Marchal est de nature à intéresser les étudiants en particulier puisque le manuel a été conçu en fonction de leurs besoins.

Bernard Bonin

**Maritime Transport** (A Study by the Maritime Transport Committee in January 1959. Trends in Economic Sectors). Un vol., 6¼ po. x 9½, 75 pages. — L'ORGANISATION EUROPÉENNE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE, 2, rue André-Pascal, Paris XVI<sup>e</sup>, 1959. (\$1.50).

Ce cinquième rapport annuel du Comité du Transport Maritime de l'O.E.C.E., qui s'insère dans les études sur les tendances dans les secteurs économiques,

suit le même schéma que les quatre précédents. Il donne les statistiques ordinaires concernant les flottes des pays, la construction maritime, l'état des affaires, l'importance des revenus de ce secteur dans la balance des paiements de certains pays, les problèmes internationaux et les développements récents dans les modes de transport.

Entre le milieu de l'année 1957 et le milieu de l'année 1958, la flotte marchande du monde s'est accrue de plus de 7 p.c. et, à la fin de la période, 31.2 millions de tonnes, soit l'équivalent de 29 p.c. de la flotte existante, étaient en construction ou enregistrés dans les carnets de commandes. Cependant, en raison de la baisse du commerce international, le tonnage actuel est supérieur aux besoins et on prévoit qu'il le resterait même dans le cas d'un accroissement normal du commerce.

Les chiffres indiquent clairement l'importance que revêtent pour plusieurs pays membres, notamment le Danemark, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, les revenus du transport maritime, tandis que le solde de la plupart des autres pays est déficitaire.

Quant aux autres problèmes, en particulier à celui du choix du pavillon, le Comité a continué ses enquêtes et a émis un certain nombre de recommandations.

Camille Martin

**Public Ownership and Accountability (The Canadian Experience)**, par LLOYD-D. MUSOLF. Un vol., 5½ po. × 8½, relié, 174 pages. — S. J. REGINALD SAUNDERS AND COMPANY LIMITED, 266 ouest, rue King, Toronto, 1959. (\$5.25).

En matière d'administration publique, notre siècle a vu fleurir une nouvelle formule, celle de l'entreprise publique, organisme placé, bien entendu, sous l'autorité de l'État, dont il émane, mais jouissant d'une certaine indépendance vis-à-vis du gouvernement. À en juger par la diversité des milieux politiques dans lesquels elle s'est également épanouie, jeunes pays en travail de développement économique aussi bien que pays arrivés à la maturité économique et visant à une plus grande souplesse administrative, en dictatures aussi bien qu'en démocraties, en régimes capitalistes aussi bien qu'en régimes socialistes, il est évident que l'entreprise d'État n'est pas le fruit d'un climat politique particulier.

Ce mode de délégation de pouvoir rencontre ordinairement l'assentiment en tant que pièce utile dans le rouage du gouvernement moderne. On ne peut toutefois ignorer la difficulté de concilier la souplesse et l'agilité nécessaires au succès d'une entreprise avec le contrôle qu'exige la bonne administration de la chose publique. Néanmoins, et en dépit de la répugnance qu'ont tous les gouvernements, les démocraties en particulier en raison des comptes qu'elles doivent à l'électorat et les dictatures plus que tout autres, à se départir d'une partie de leurs pouvoirs, la formule s'est répandue, ainsi qu'on vient de la voir, et elle s'est même implantée dans le « jardin de l'entreprise privée » qu'est le Canada.

L'incursion de l'auteur en territoire canadien ayant pour but de déterminer de quelle façon le Canada a résolu le problème de la responsabilité de l'entreprise