Document généré le 15 juil. 2025 03:02

L'Actualité économique

Financing Highways, en collaboration. Un vol., 6¼ po. x 9, relié, 217 pages. — Tax Institute Incorporated, Princeton, New Jersey, New Jersey, 1957. ($5.)

Camille Martin

Volume 34, numéro 1, avril–juin 1958

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1001322ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1001322ar

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 [*Financing Highways*, en collaboration. Un vol., 6¼ po. x 9, relié, 217 pages. — Tax Institute Incorporated, Princeton, New Jersey, New Jersey, 1957. ($5.)]. *L'Actualité économique*, *34*(1), 165–166. https://doi.org/10.7202/1001322ar

Tous droits réservés © HEC Montréal, 1958

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

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

ceux des États, et les autres organismes gouvernementaux. Quelles peuvent être les conséquences de cette loi sur les relations entre les gouvernements inférieurs et le gouvernement fédéral et comment va-t-on régler les problèmes qui en découlent?

Mais qui va payer en définitive? Pour être en règle avec les normes admises de sages finances publiques, quelle part de son budget un gouvernement peut-il affecter aux voies de communication; où et de quelles façons doit-il se procurer l'argent nécessaire; dans quelles circonstances et dans quelle mesure est-il permis de faire appel à l'emprunt? Mais au cours de cette troisième séance on ne s'est pas arrêté là. S'inspirant des théories économiques modernes et tenant compte des développements rapides de notre économie contemporaine, on a poussé l'étude jusqu'aux considérations fiscales anti-cycliques. Un programme de travaux publics de cette envergure peut en effet, en économie moderne, servir d'élément de stabilisation économique.

Le fardeau des taxes est tel qu'en face d'un programme de dépenses comme celui-là, il faut faire appel à toutes les ressources de l'imagination et de l'art pour mener à bien la tâche délicate de l'équilibre et de la répartition. C'est dans cet esprit que l'on a scruté la politique des péages et, d'une façon générale, les problèmes qui assaillent les contribuables. Camille Martin

Changements économiques et transformations syndicales, en collaboration. (Rapport du douzième congrès des relations industrielles, organisé par le Département des Relations Industrielles, Faculté des Sciences sociales, Université Laval). Un vol., 6 po. × 9, broché, 182 pages. — LES PRESSES UNIVERSITAIRES LAVAL, 28, rue Sainte Famille, Québec, 1957.

Né de l'industrialisation, de l'économie capitaliste, du régime du salariat; composé de membres reliés à divers milieux et appartenant à d'autres institutions; se développant à l'intérieur de cadres politiques et de régimes juridiques préexistants, le syndicalisme a dû s'intégrer non seulement dans la vie de l'entreprise, mais aussi dans celle des différentes communautés et de la nation elle-même. Il se trouve ainsi trop étroitement lié à la société tout entière pour que les transformations qui s'opèrent au sein de cette dernière ne l'obligent à une revision constante de son orientation, de ses positions et de ses structures.

C'est pourquoi le département des relations industrielles de l'Université Laval a choisi pour thème de son douzième congrès, l'étude de l'effort d'adaptation du syndicalisme à l'évolution économique, sociale, juridique et culturelle.

Une première communication, à caractère plutôt théorique, démontre que, de par sa nature, ses buts économiques et sociaux, le syndicalisme doit s'intégrer dans la société en s'ajustant aux différentes formes que revêtent l'économie, les communautés et la société en général.

Les effets des progrès qui se sont accomplis et des transformations qui se sont opérées dans l'économie canadienne, sur la structure, l'organisation et même le comportement du syndicalisme canadien fait l'objet de la deuxième communication, tandis que la troisième analyse les changements dans la composition de la