Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 4 (1946)

Heft: 2

Buchbesprechung: Bibliographie

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bibliographie

Les assurances en Suisse et dans le monde [1]

L'assurance est la marque d'un stade évolué aussi bien de l'économie que de la psychologie des individus. Une histoire d'ensemble de cette institution moderne restait à écrire. M. Halpérin, avec beaucoup de mérite, s'est attaché à cette tâche ardue. Toutefois, l'auteur ne s'est pas borné à accumuler des faits dans l'ordre chronologique. Tout au long de son ouvrage, il dégage l'étroite interdépendance qu'il voit entre l'assurance et le capitalisme, celui-ci étant entendu dans le sens de la définition de H. Sée : « L'expansion du grand commerce international et l'épanouissement de la grande industrie, le triomphe du machinisme, la prépondérance de plus en plus marquée des grandes puissances financières. »

Dans une première partie, M. Halpérin relève tout d'abord les origines de l'assurance que les peuples de l'antiquité n'ont jamais connue. La forme de spéculation primitive, qui se rapproche le plus de l'assurance moderne, est le prêt à la grosse aventure, fréquent au V^e^ siècle, dans les cités commerciales de tout le bassin méditerranéen. Ce contrat, par lequel une personne prête une certaine somme sur une chose exposée à un risque, n'a de commun avec l'assurance que l'idée de spéculation. En effet, l'assurance n'est pas une opération de jeu, pas plus, d'ailleurs qu'une épargne ou une opération de banque, bien qu'elle participe de ces trois éléments.

Le premier contrat d'assurance connu, destiné à couvrir les risques maritimes, paraît dater de 1347, à Gênes, et c'est à l'occasion de semblables opérations que sont apparus les courtiers, riches marchands ou banquiers ; leur importance s'accrut avec la naissance de la bourse, laquelle, par la concentration des affaires, a joué un grand rôle dans l'amélioration de la technique et de la méthode des assurances.

Le développement de l'économie était paralysé par la prohibition du prêt à intérêt ; en permettant de tourner les prescriptions canoniques, l'assurance est à l'avant-garde de l'évolution. C'est pourquoi on peut dire qu'elle est la conséquence de l'insécurité maritime et de la législation de l'Eglise en matière commerciale.

De l'Italie, la pratique de l'assurance passe dans les autres pays maritimes : la péninsule ibérique, les Pays-Bas, puis l'Angleterre. Elle va de pair avec le progrès du capitalisme commercial et financier ; le principe qui a présidé à sa naissance, la prévoyance, cède le pas au jeu et à la spéculation.

---

[1] JEAN HALPÉRIN : *Les assurances en Suisse et dans le monde.* Leur rôle dans l'évolution économique et sociale. A la Baconnière, Neuchâtel 1946, 276 pages.

A la fin du XVII^e siècle apparaissent, en Angleterre, des compagnies d'assurance par actions dont l'activité s'étend à la protection des immeubles contre l'incendie.

Le retard des assurances-vie s'explique pour deux raisons. D'une part, elles reposent sur un fondement technique tel qu'elles ne peuvent se développer avant l'élaboration d'une science adéquate comportant le calcul des probabilités et les tables de mortalité, dont la première date de 1693. C'est en effet une approximation, même imparfaite, de la probabilité des décès qui distingue l'assurance du pari sur la vie ou sur la mort d'une personne. Cet obstacle devait être éliminé dès la seconde moitié du XVII^e siècle, après que la science de la probabilité ait été inaugurée par Fermat, Pascal et Huyghens. D'autre part, l'Etat n'étant pas intervenu comme il l'avait fait sur le continent pour l'assurance-incendie, c'est sur l'intérêt personnel et l'initiative privée seuls que repose la nouvelle activité. Or, le risque d'une mort prématurée ou de vieillesse n'est apparu pleinement qu'avec l'épanouissement du capitalisme ; en effet, la fragilité et l'instabilité de l'économie qui en résultèrent, engagèrent de plus en plus l'individu à s'abstenir de consommer une partie de ses biens actuels pour en disposer plus tard, en cas de nécessité.

Avec le progrès technique du XIX^e siècle, les assurances entrent dans une phase d'essor inconnu jusque-là : l'homme ne court pas seulement un risque d'accident de travail, mais le développement du capitalisme industriel crée pour lui et sa famille des conditions telles qu'il est contraint de garantir son avenir. Au point de vue psychologique, plus la civilisation est avancée, mieux l'individu se rend compte des dangers qui l'entourent et plus il cherche à en écarter les conséquences. De tous les procédés possibles, l'assurance est sans doute le plus efficace pour couvrir les risques de toute activité individuelle ou collective.

Il est évident que l'assurance a d'autant plus d'importance que son bénéficiaire est plus pauvre. Mais celui-ci n'a souvent pas les moyens « d'acheter » la sécurité à laquelle il aspire. C'est cette constatation qui a inspiré, dans les idées et dans les faits, une tendance en faveur de l'intervention de l'Etat pour instituer des assurances sociales. M. Halpérin accorde à ce nouvel aspect de l'activité « assurancielle » une importance telle qu'il n'estime pas exagéré de qualifier l'époque contemporaine « d'âge de l'assurance sociale ». Et l'auteur de constater que, née de l'aventure, l'assurance répond aujourd'hui à la tendance profonde de l'entrepreneur à combattre le risque et à stabiliser la conjoncture économique tout entière.

L'évolution des assurances ne fait pas que suivre fidèlement le mouvement d'ensemble : elle peut le précéder, même le provoquer. Cette conclusion, M. Helpérin en donne une illustration dans la seconde partie de son ouvrage, conçue comme une application de la première, lorsqu'il étudie les assurances dans l'histoire économique et sociale en Suisse. L'objet de cette deuxième partie est donc de vérifier si, comme l'auteur le pense, le développement de l'assurance traduit toujours et précède très souvent l'évolution du capitalisme.

Avant 1848, la Suisse présentait un morcellement politique et économique qui ne se limitait pas au particularisme douanier, mais qui s'étendait au domaine monétaire et fiscal, législatif et administratif, jusqu'à la diversité des poids et des mesures : d'où la difficulté de situer historiquement la naissance

du capitalisme chez nous. Même à Bâle, il a manqué cet esprit de spéculation et d'aventure, caractéristique des civilisations maritimes et du capitalisme à ses origines. Dès lors, il n'est pas étonnant qu'au début l'assurance ait reposé, dans notre pays, sur le principe de prévoyance : par conséquent, la première de toutes les branches qui ont été développées en Suisse fut l'assurance contre l'incendie, dont il est possible de situer les débuts dans les premières années du XVIII^e siècle, sous la forme de caisses locales et cantonales.

L'assurance devait être un facteur d'unification économique de la Suisse. Basée sur la répartition géographique des risques la plus étendue possible, elle fit sauter les cadres cantonaux. Tandis que l'esprit fédéraliste empêchait la création d'une banque centrale d'émission jusqu'en 1907, l'assurance fut l'une des premières institutions à étendre son activité à l'ensemble du pays. Dès 1826, en effet, la Société suisse pour l'assurance du mobilier exerce son activité dans plusieurs cantons.

L'assurance est enfin un des éléments majeurs qui ont fait de la Suisse un membre de l'économie mondiale. De même que le champ d'action cantonal était trop restreint pour permettre un développement satisfaisant de l'assurance, de même cette dernière a eu tendance à déborder les limites nationales pour s'étendre à d'autres pays, à d'autres continents. C'est ainsi que la Suisse a pris, dans le monde, une importance très grande en matière d'assurance et surtout de réassurance.

La tâche que M. Halpérin a conduite à chef était particulièrement malaisée. Il fallait mettre en lumière les rapports entre l'assurance et le milieu économique, social, psychologique, et en outre, dégager les relations de causalité. Or, ainsi que le note l'auteur, l'interpénétration des éléments les plus divers est quasi inextricable. Agissant sur l'évolution économique et sociale, l'assurance a, de toute nécessité, subi — et intensément — l'influence de celle-ci.

Peut-être, M. Halpérin eût-il pu insister sur le rôle déterminant de la monnaie, sans laquelle l'économie capitaliste — et particulièrement l'assurance — ne se serait pas développée. De plus, l'abondance des faits relevés, comme aussi des citations, rend parfois difficile à suivre la pensée de l'auteur.

Ces réserves de détail s'effacent devant l'indéniable valeur de cet ouvrage, fruit de recherches historiques et bibliographiques fouillées, d'analyses méthodiques et méticuleuses.

P. L.

Aperçu d'histoire économique contemporaine 1890-1939 [1]

Cinquante ans c'est bien peu dans la vie des peuples. Cependant les cinquante dernières années pèseront plus que de nombreux siècles dans l'histoire du monde. Elles pèseront au point de vue politique, militaire, mais elles pèseront aussi au point de vue social et économique. Car cette brève période a vu le triomphe du machinisme, l'apogée du libéralisme, le bouleversement le plus complet, sans doute, de l'ordre social rencontré depuis la Renaissance, la chute progressive de l'idée libérale, l'apparition de tentatives approfondies de dirigisme, de formes et d'inspirations diverses. Tout cela sans compter deux guerres mondiales, en partie économiques.

Vouloir écrire l'histoire économique de 1890 à 1939 c'est donc vouloir donner un aperçu de l'une des époques les plus étonnantes, mais les plus complexes que nous connaissions. M. Louis Pommery ne l'a pas craint, et l'on doit l'en féliciter. Son livre au surplus possède de très grandes qualités. En tout premier lieu, il faut citer l'abondance et la précision de la documentation. Les statistiques mondiales et nationales ont été utilisées avec bonheur, réduites à l'essentiel, ce qui n'est pas toujours le cas. L'étude de l'évolution des différents secteurs économiques et des formes particulières de chacun d'entre eux est parfaitement bien présentée. Le style enfin est agréable, débarrassé de ce charabia que tant de spécialistes croient devoir utiliser.

Mais l'ouvrage, si considérable soit-il, ne nous satisfait pas entièrement. Il nous semble que l'esprit anecdotique l'emporte un peu trop sur l'esprit de synthèse. Nous aurions voulu que tant de faits soient plus souvent rapprochés, pour les infirmer ou les vérifier, des grands problèmes de l'économie moderne : formation des crises, circulation fiduciaire, politique de l'investissement, « full-employement », etc. Sans doute dans ce cas l'auteur aurait-il dû faire preuve d'une très grande objectivité. Or, à ce propos on peut formuler un assez grave reproche. Il ne cherche, en effet, nullement à cacher son appartenance au libéralisme le plus classique, ce qui n'est pas un mal en soi, mais fausse quelque peu certaines perspectives. C'est ainsi, pour ne prendre qu'un exemple, que la formation du prolétariat n'est indiquée en somme que pour mémoire. Il nous semble, au contraire, que ce phénomène est capital aussi bien en ce qui concerne la forme du pouvoir d'achat que la modification des besoins.

Ainsi la discussion des conclusions de l'auteur nous amènerait-elle à reprendre sans autre la dispute du libéralisme, ce qui nous entraînerait bien loin et ce qui n'est peut-être pas très utile.

Ceci dit il n'en reste pas moins que l'ouvrage de M. Pommery est indispensable à tout homme cultivé qui veut savoir ce qu'est l'économie moderne.

M. G.

---

[1] *Aperçu d'histoire économique contemporaine 1890-1939*, par Louis Pommery, Paris 1945. Librairie de Médicis.

Das deutsche Chaos [1]

M. Kindt-Kiefer, le philosophe et juriste bien connu, vient d'apporter dans un livre agréablement présenté, une contribution intéressante au problème si ardu de la question sociale.

Le sujet traité, extrêmement complexe, demandait à être subdivisé. Le plan adopté par l'auteur se compose de quatre parties : dans la première, il recherche ce qu'il faut entendre par « question sociale », dans la deuxième, il se demande pourquoi il y a une question sociale et si elle peut être résolue. Dans les deux autres parties, il montre comment et par qui on peut la résoudre.

Le progrès scientifique, à l'origine de l'essor industriel et commercial, a peu à peu amené, par contre-coup, la formation des masses et la division de la société en classes. Une même évolution s'est accomplie sur le plan de l'éthique, l'individu concevant ses rapports avec la société, sa liberté, ses droits, différemment que ne le faisait le sujet d'un monarque du XVII[e] siècle. Ce nouveau corps social n'est pas le propre d'un seul pays, mais de toutes les nations fortement touchées par le développement du machinisme et l'essor du capitalisme.

Cette époque extrêmement active, favorise l'épanouissement de la plus dynamique des formes de gouvernement : la démocratie. Cette magnifique émancipation de l'homme et la prospérité économique de l'âge d'or du libéralisme devaient malheureusement prendre fin trop tôt à la suite de crises économiques dont la plus grave a eu de profondes répercussions sur le plan politique. En effet, par suite du chômage consécutif à la crise, des milliers d'hommes condamnés à la misère, ne saisirent plus le sens de leur liberté et l'abandonnèrent aux mains de l'Etat totalitaire qui leur promettait la sécurité économique. Favorisés par le succès, les dirigeants de ces Etats abusèrent de leur pouvoir et finirent par causer la ruine de leur nation.

Nous touchons ici aux causes tout au moins les plus générales de la question sociale, celles qui font que ce problème restera éternellement posé ; elles trouvent leur origine dans l'imperfection de la nature humaine. L'orgueil, le mensonge, le besoin de domination sont des défauts inhérents à l'homme ; faut-il pour cela renoncer à croire en sa perfectibilité ? Au contraire, avec courage — mais sans illusion — il faut travailler à cette amélioration, ne serait-ce que pour maintenir la paix. Une fois que toutes les causes de la question sociale auront été analysées, un plan sera établi par des personnalités spécialement désignées ; après l'avoir adopté, l'Etat en commandera l'application et en assumera le départ. Des mesures législatives seules seraient d'une assez faible efficacité si les citoyens restent passifs, car c'est d'eux, en définitive, que dépend le succès. Mais c'est dans la famille que le plus grand travail devra s'accomplir parce que c'est elle qui peut le mieux agir par l'éducation sur la formation de l'individu. Du bon fonctionnement de cette cellule sociale dépend la santé de tout le corps social. C'est donc à elle, essentiellement, que sera confiée la solution de la question sociale. Pour que cette communauté, que constitue la

[1] *Das Deutsche Chaos* — eine europäische Frage. Par J.-J. KINDT-KIEFER. Verlag Paul Haupt, Berne 1946.

famille, puisse se développer le plus favorablement, un retour à la terre est nécessaire.

Dans le domaine économique, le principe coopératif servira de base à toute réorganisation. Plus humaine que l'économie de profit, l'économie coopérative, dont le fondement repose sur l'intérêt personnel bien compris, devra résoudre le côté économique de la question sociale en harmonisant les intérêts de la production et ceux de la consommation. Là encore, la tâche est immense.

La recherche d'un nouvel équilibre social ne peut se faire qu'en se libérant des liens qui nous rattachent aux formes politiques et économiques du passé. Par une évolution mesurée et intelligente, nous devons parvenir à une forme de société plus heureuse parce que mieux adaptée aux besoins nouveaux de l'homme civilisé. Le monde doit devenir une immense confédération d'Etats où chacun, à sa place, coopérera à l'harmonie universelle.

C'est sur ce message d'espoir que s'achève l'étude si complexe de M. Kindt-Kiefer.

Ce petit ouvrage abonde en considérations philosophiques, politiques, religieuses, économiques, témoignant d'une vaste culture mise au service d'une belle cause. Cependant nous reprocherons à l'auteur sa prolixité, accompagnée d'une alchimie verbale, destinée, il est vrai, à faciliter l'expression de sa pensée par la création de termes nouveaux. Ainsi, par exemple : die Zu-Kunft, die Weg-Genossenschaft, das Für-Den-Andern-Sorgen-Dürfen. De même certaines phrases très compliquées ne facilitent pas la compréhension. Il est juste de reconnaître que c'est peut-être par souci de précision que la brièveté et la clarté ont été abandonnées ici et là.

Le grand mérite de l'auteur est d'avoir abordé un tel sujet et tenté de proposer un programme social qui ne manque pas de largeur de vues. La lecture de cet ouvrage enrichit le lecteur ; elle lui ouvre des horizons nouveaux dont l'attrait est incontestable.

F. W.

Wirtschafts-Wille und Wert [1]

« Wirtschafts-Wille », voilà un terme difficilement traduisible ; enveloppé de ce halo cher aux esprits germaniques, il n'évoque pas de concept bien défini et est un de ces mots qui caractérisent le génie de la langue allemande, plus évocatrice que précise.

M. H. Bachmann commence par définir ce qu'il entend par « Wirtschafts-Wille », notion qui représente pour lui la volonté de l'homme de produire et de consommer.

Pourquoi l'homme a-t-il une activité productrice et consommatrice, quels en sont les mobiles ? A première vue, les raisons en semblent évidentes. Cependant, si l'on approfondit le problème, on se rend compte que ce ne sont pas

[1] Herbert BACHMANN : *Wirtschafts-Wille und Wert*, Verlag A. Francke A. G., Berne 1945, 213 pages.

seulement des nécessités physiologiques qui la déterminent. Originairement, c'était peut-être le cas. Mais, la civilisation modifiant nécessairement la psychologie de l'homme, des besoins nouveaux et plus affinés sont apparus. Les nouveaux mobiles de l'activité économique ont peu à peu relégué au second plan le besoin de se nourrir et de se vêtir. Selon l'auteur, l'activité productrice d'un individu n'est aujourd'hui plus directement orientée vers la satisfaction de ses besoins, et cela à cause de la division du travail. Cette activité ne comporte-t-elle pas une cause indépendante de ceux-ci, n'est-elle point déterminée par des habitudes sociales et quelques contingences particulières à chaque individu ? M. Bachmann se pose cette question en constatant que l'homme considère la satisfaction des besoins tantôt comme un moyen, tantôt comme un but ; c'est un but lorsqu'il produit en vue de parvenir à cette satisfaction ; c'est au contraire un moyen, lorsque l'individu consomme pour être en mesure de maintenir sa force de travail. La satisfaction des besoins semble donc n'être pas toujours le principe directeur de l'activité économique, comme on l'admet communément. L'auteur se propose de faire reposer l'explication de la « volonté économique » de l'individu sur des bases plus solides. Dans cette intention, il recherche comment elle naît chez l'enfant, puis réagit au contact de la société. Toutes sortes de causes influent sur la psychologie de l'individu et M. Bachmann, par une analyse fouillée, s'efforce de les découvrir pour ensuite les classer méthodiquement. C'est alors qu'il compare les conclusions auxquelles il parvient avec la conception admise en général. Commentant le principe de Gossen, selon lequel « la grandeur d'une seule et même jouissance diminue sans cesse, lorsque nous continuons à la satisfaire jusqu'au moment où la satiété apparaît », il en établit une critique fort pertinente. Si l'on se rapproche en effet de la réalité des faits, en envisageant l'évolution d'un besoin dans le temps, il apparaît avec netteté que l'acte de consommation n'en diminue point l'intensité. L'auteur est ainsi amené à examiner les transformations des besoins dans le temps ; il en recherche les causes et formule pour terminer un certain nombre de principes nouveaux, aptes à mieux diriger les investigations dans ce domaine de la psychologie.

Le point de départ de l'étude de M. Bachmann nous semble cependant reposer sur une confusion. Par besoin, M. Bachmann entend le besoin physique seulement, alors que les économistes adoptent aujourd'hui l'acception large de ce terme, qui comprend aussi le besoin psychique. Si l'on admet ce dernier sens, on peut parfaitement affirmer que toute activité économique est orientée vers la satisfaction des besoins. A notre avis, M. Bachmann a donc établi une étude approfondie des divers besoins de l'homme qui ne relèvent pas de la physiologie, plutôt qu'élaboré une nouvelle théorie des mobiles de l'activité économique.

Que l'auteur ait fait suivre cette analyse, par une étude sur la valeur, voilà qui n'est point étonnant. L'individu ne satisfait pas ses besoins au fur et à mesure qu'ils apparaissent. Faisant intervenir la loi de l'économie des forces, il choisit d'abord les plus pressants, ceux auxquels il attache le plus d'importance. Il établit ainsi une hiérarchie parmi les besoins et les biens. Or, ce qui exprime l'importance relative que l'homme leur attache, c'est la valeur. Après avoir précisé le contenu de certains concepts fondamentaux, tels

que ceux de bien, marchandise, etc., M. Bachmann recherche les facteurs dont dépendent la valeur d'usage et la valeur d'échange, pour clore cette deuxième partie de l'ouvrage par un résumé des idées exprimées.

Cette étude est intéressante à plus d'un titre. Elle révèle un esprit logique et un habile dialecticien. Elle met bien en lumière l'influence de la vie sociale sur les besoins, leur complexité, et apporte dans la deuxième partie d'heureux compléments à la théorie de la valeur. Nous regrettons cependant qu'un certain engouement pour l'abstraction conduise M. Bachmann à faire un emploi excessif d'abréviations et de figures géométriques, qui rendent la lecture de l'ouvrage parfois indigeste.

P. R.

La théorie du multiplicateur d'investissements et l'expérience allemande 1933-37 [1]

Une nouvelle doctrine économique n'apparaît jamais spontanément. Elle est toujours amenée et influencée par une préoccupation inhérente à l'époque de son éclosion. Ainsi, les idées des économistes classiques ont pour origine une réaction contre la doctrine des mercantilistes ; les abus des corporations et les interventions malheureuses de l'Etat étaient en effet devenues peu à peu une entrave au développement économique. La position des auteurs modernes s'explique de la même façon. Les crises de surproduction, dues à l'extension de la production industrielle, ont fait naître le chômage. Dès lors, la suppression de cette plaie sociale est devenue la préoccupation essentielle des économistes contemporains.

La crise de 1929 a prouvé que la structure actuelle de l'économie rend impossible une reprise spontanée de l'activité économique, lorsqu'une grave dépression s'est déclenchée. Placés devant la nécessité de résorber le chômage, les économistes ont conçu la politique des investissements publics. L'auteur anglais Keynes, désireux d'expliquer et de mesurer les effets d'une telle politique, a été ainsi amené à formuler sa théorie du multiplicateur d'investissement.

En quoi consiste-t-elle ? M. Szynraruk, l'auteur de cette étude fort intéressante, l'explique avec clarté. Il montre comment Keynes, développant la notion du multiplicateur d'emploi de Kahn, a cherché à déterminer la relation qui existe entre l'accroissement des investissements et l'augmentation du revenu national, relation qu'il a désignée par l'expression de multiplicateur d'investissement. Un montant donné d'investissements publics provoque, en valeur absolue, un accroissement plus important du revenu national. L'augmentation de pouvoir d'achat qui résulte de ces investissements détermine en effet une demande accrue dans le secteur des biens de consommation.

---

[1] Pawel SZYNKARUK : *La théorie du multiplicateur d'investissements et l'expérience allemande* 1933-1937. Collection internationale des sciences sociales et politiques, série de théorie économique. Librairie du Recueil Sirey, Paris. Editions Joseph Stocker, Lucerne 1945, 175 pages.

La reprise de l'activité économique se transmet ainsi peu à peu de secteurs en secteurs, sous forme d'impulsions successives, dont l'amplitude décroît avec le temps.

Diverses expériences, celle des nationaux-socialistes en particulier, ont prouvé l'efficacité de cette politique. Cependant, la nature du processus de résorption du chômage est fort compliquée et la mesure des effets des investissements singulièrement difficile. Keynes a recouru aux développements mathématiques, ce qui l'a amené à utiliser des approximations et des hypothèses simplifiées. M. Szynkaruk lui reproche en particulier de n'avoir pas tenu compte du facteur temps, raison pour laquelle la théorie de l'économiste britannique présente un caractère statique. Les effets secondaires des investissements n'interviennent en effet qu'après l'écoulement d'une certaine période, car les revenus distribués aux premiers bénéficiaires ne sont pas dépensés immédiatement. Combien de mois faut-il pour que la reprise de l'activité économique se généralise ?

Pour résoudre ce problème, M. Szynkaruk utilise également les mathématiques, tout en se rendant compte des dangers qu'elles présentent à cause du lien de causalité réversible qui est à la base des phénomènes économiques. L'auteur s'efforce de déterminer tous les facteurs qui, liés avec le temps, influent sur le multiplicateur d'investissement. Puis, dans la deuxième partie de son travail, il examine le comportement de cette relation en tenant compte non seulement d'une tranche d'investissements, mais d'une série d'investissements successifs.

La dernière partie de l'ouvrage est particulièrement intéressante. M. Szynkaruk ne se contente pas d'un travail purement théorique, il contrôle ses conclusions par l'étude des faits réels. Les données de cette vérification de la théorie par la réalité lui sont fournies par l'expérience allemande de 1933-1937. Après avoir examiné le climat économique dans lequel elle s'est développée, il recherche quelle a été l'action du multiplicateur pendant les années 1925-1928, période de rationalisation de l'industrie allemande, pendant la crise de 1928-1932 et durant le premier plan quadriennal. Il parvient ainsi à vérifier ses déductions qui montrent que certains facteurs, auxquels Keynes avait attribué une portée générale, s'avèrent avoir au contraire une influence toute relative, uniquement contingente.

Nous pensons que la publication de cette étude est opportune. Non seulement le problème traité présente une incontestable actualité, mais les critiques qu'adresse l'auteur à la théorie de Keynes et les compléments qu'il apporte constituent des données nouvelles, susceptibles de mieux orienter la politique économique.

P. R.

Les tarifs de chemins de fer en matière de marchandises [1]

Le chemin de fer, comme service public, est lié par de nombreuses obligations de droit public, qui lui sont imposées par la législation très rigoureuse à laquelle il est soumis. Parmi ces obligations, les plus importantes sont certainement l'obligation d'exploiter et l'obligation de transporter. Cette dernière, en particulier, répond à des règles très précises qui présentent un double aspect.

Le chemin de fer doit pouvoir transporter jusqu'au dernier voyageur et jusqu'au dernier kilo de marchandise remis au transport conformément aux conditions fixées. Il est donc obligé de disposer d'un parc de véhicules considérable, lui permettant de faire face au trafic de pointe. Le trafic ferroviaire est en effet sujet à des variations très grandes, dont la proportion varie de 1 à 2. Dans une même gare, Zurich par exemple, le nombre des vagons entrant et sortant en un jour pourra varier du minimum de 2500 au maximum 5000. Cette situation entraîne manifestement pour le chemin de fer des conséquences très onéreuses.

L'autre aspect de l'obligation de transporter est l'obligation du chemin de fer d'établir pour ses transports des tarifs déterminés.

D'après la loi sur les chemins de fer les taxes doivent être partout et pour chacun calculées d'une manière uniforme. La loi sur les tarifs des C. F. F. contient une prescription identique.

Dès lors, le chemin de fer ne peut établir ses tarifs d'après des principes purement commerciaux, en se laissant guider exclusivement par la loi de l'offre et de la demande. A ce premier caractère s'en ajoute un autre, celui qui oblige le chemin de fer, et notamment les Chemins de fer fédéraux, à tenir compte de certaines considérations d'ordre social ou relevant de l'économie générale. Tous ces éléments compliquent singulièrement l'établissement des tarifs ferroviaires dont dépend le sort financier de l'entreprise.

Mais là ne s'arrête pas la difficulté. La tâche du service commercial du chemin de fer est beaucoup plus complexe encore, puisque le chemin de fer transporte toutes les marchandises, quels que soient leur valeur, leur poids, leur nature, leur volume. Un établissement public, comme la poste ou comme une entreprise d'électricité, n'a donc pas à résoudre les mêmes problèmes. Si l'on relève encore que les tarifs ferroviaires doivent tenir compte des relations internationales extrêmement variables (à l'heure actuelle, les tarifs des chemins de fer étrangers sont modifiés jusqu'à trois ou quatre fois par année), et surtout de la concurrence des autres moyens de transport, notamment de l'automobile, alors que la poste ou une entreprise d'électricité jouissent d'un monopole absolu, il est facile de se rendre compte que l'établissement des tarifs ferroviaires est loin d'être une sinécure. Il s'est élevé, au cours des années, au rang d'une véritable science, demandant à ceux qui s'y spécialisent une vaste expérience et des connaissances économiques

---

[1] Armand PAILLARD : *Les tarifs de chemins de fer en matière de marchandises.* Etude économique et historique. Librairie de Droit F. Roth & Cie. Lausanne 1945. 302 pages.

très étendues. La vie moderne, le progrès de la technique et l'industrialisation croissante de la production ont entraîné, en particulier, une augmentation toujours plus grande des différentes sortes de marchandises remises au transport. La classification suisse des marchandises s'est allongée au point de contenir aujourd'hui 1700 positions, dont chacune comprend plusieurs sortes de marchandises, classées dans la même position suivant leur valeur ou leur importance économique.

Pour l'usager, la connaissance des tarifs et leur manipulation est devenue un véritable problème. De plus en plus, il doit recourir aux maisons d'expédition. Quant à celui qui ne recourt qu'occasionnellement au chemin de fer pour ses envois de marchandise, il est à peine téméraire d'affirmer que le problème de la formation des tarifs, et les règles générales qui sont à la base du système suisse des tarifs ferroviaires lui sont généralement inconnus. Même les étudiants en économie politique n'ont sur ce domaine que des vues fragmentaires et insuffisantes.

La science des tarifs est presque devenue une science occulte, apanage de quelques initiés. C'est qu'il n'existait pas jusqu'ici, pour la Suisse, un ouvrage d'ensemble sur les tarifs de marchandises. Le domaine des tarifs a fait l'objet de nombreuses monographies scientifiques, à la portée des seuls spécialistes. Ceux-ci sont d'ailleurs si peu nombreux — les difficultés de la matière en sont la cause — qu'ils se comptent presque sur les doigts.

Un ouvrage général sur les tarifs marchandises implique deux qualités essentielles : il doit être l'œuvre d'un économiste doublé d'un commerçant, familiarisé avec la théorie du prix de revient et avec les principes s'appliquant à la formation des tarifs, mais ne s'égarant pas dans des considérations trop abstraites et sachant se rapprocher de la réalité. L'auteur doit également disposer d'une expérience suffisante pour exposer avec clarté et surtout avec la sûreté nécessaire les règles tarifaires.

Remplir une telle tâche constituait presque une gageure. Mais on peut affirmer, sans crainte d'être démenti par tous ceux qui liront son ouvrage, que M. Paillard y est parvenu. Son œuvre a été composée en quelque sorte en une double étape. En 1929, M. Paillard avait présenté à l'Université de Lausanne une thèse sur les « Tarifs de chemin de fer en matière de marchandises », qui avait déjà retenu l'attention de tous les milieux intéressés à la question. M. Spiess, l'une des premières autorités en matière de tarifs, avait écrit naguère dans un compte rendu que ce livre constituait le meilleur guide qu'il connaissait sur le sujet. M. Paillard a, depuis lors, passé seize ans au service des marchandises des C. F. F. Ses connaissances théoriques se sont donc enrichies d'une expérience pratique qui font de son manuel un auxiliaire indispensable tant pour l'économiste que pour le praticien.

A parcourir l'ouvrage, cette impression se confirme. Après une première partie, d'ordre théorique et historique, sur les différents systèmes de tarifs — étude indispensable pour qui veut comprendre véritablement le système actuel —, M. Paillard expose les éléments de la tarification, notamment l'influence de la distance et du poids, puis la classification des tarifs de marchandises. Son chapitre consacré aux tarifs de concurrence revêt aujourd'hui une actualité particulière, ainsi que son exposé sur les grands problèmes

commerciaux d'ordre connexe, tels que le problème du porte à porte. Dans une seconde partie, M. Paillard traite des différentes étapes de la classification suisse : on peut en distinguer au moins sept ; la période antérieure à 1882, la réforme tarifaire de 1882, les modifications apportées par le rachat des chemins de fer, la période de la première guerre mondiale et des années qui ont suivi, les tarifs de 1929 et la période de grande concurrence inaugurée en 1925 mais qui prit une forte extension au cours des années postérieures, avec le développement de la concurrence de l'automobile et le développement du trafic fluvial ; enfin, la période de la deuxième guerre marquée surtout par l'introduction des suppléments de guerre, que les C. F. F. ne furent admis à appliquer — comme on le sait — qu'à partir du 1er mars 1944, alors que l'ensemble de l'industrie suisse avait déjà été autorisée à compenser le renchérissement dès les premiers mois de la guerre. Les revendications tessinoises et genevoises en matière de tarifs constituent également un chapitre spécial que M. Paillard se garde d'oublier.

Comme on le voit, l'ouvrage de M. Paillard est complet. Si l'on considère que, en Suisse, la plus grande partie des manuels de cet ordre paraissent en langue allemande, on peut se féliciter de voir paraître en français la première œuvre d'ensemble sur les tarifs marchandises. Ajoutons que le texte est accompagné de nombreux tableaux et qu'un index alphabétique en facilite la consultation.

Dans un dernier chapitre, M. Paillard expose la situation tarifaire à fin 1945 et les perspectives d'avenir. A ce sujet, nous n'avons qu'un seul regret à exprimer, qui n'est pas un reproche mais un vœu. C'est que ce chapitre ne soit pas plus détaillé ; c'est que, mettant à profit sa riche expérience, M. Paillard n'ait pas aussi fait œuvre de critique, et indiqué ce qui, dans le régime actuel, est susceptible de réforme et de perfectionnement. Il est probable que, au cours des prochaines années, les chemins de fer devront procéder à une refonte générale de leurs tarifs. Dans quelle voie s'engageront-ils ? Il est encore prématuré pour le dire. Les études sont en cours et les grandes administrations de tous les pays se préoccupent de la question. Il eut été intéressant de soumettre dès maintenant certaines thèses à l'épreuve de la discussion. Il serait d'un indiscutable intérêt que M. Paillard fît de ce problème l'objet d'une prochaine étude.

Dr G. DREYER.

Le chemin de fer transiranien, son rôle politique et économique [1]

C'est un fait bien connu que l'établissement d'un réseau de voies ferrées, ou même d'une seule ligne, peut modifier considérablement la condition d'un pays. De nombreux exemples le confirment et dans bien des cas le développement économique, et politique aussi, d'une nation suit de très près celui de ses chemins de fer. L'Iran nous en donne précisément une preuve manifeste et qui est toute récente puisqu'elle date de ces dix dernières années.

Dans un ouvrage paru l'an dernier, M. Ahmadi entreprend une étude fouillée des différents problèmes qu'a posés la construction du Transiranien et des répercussions bienheureuses qui s'ensuivirent pour son pays. Il nous apprend que la création de la grande voie ferrée qui relie la mer Caspienne au Golfe Persique, en passant par Téhéran, rencontra de nombreuses difficultés. Avant d'aboutir à leur réalisation, les projets de construction se sont heurtés à la rivalité anglo-russe. L'Angleterre et la Russie entendaient chacune établir *leur* chemin de fer afin de s'assurer une prédominance commerciale et une position stratégique en temps de guerre. Si les nombreuses concessions accordées depuis 1874 n'ont pas été exécutées, c'est qu'à part l'obstacle présenté par la politique étrangère d'autres difficultés se dressaient. Difficultés d'ordre naturel tout d'abord ; en effet la traversée de l'Elbourz et du Lorestan nécessitait la construction de nombreux tunnels et ouvrages d'art. Si l'on songe qu'après avoir passé à 2200 m. d'altitude la voie doit redescendre au bord de la mer, on se rendra compte que le choix du tracé était une problème délicat, d'autant plus qu'il n'existait aucune carte détaillée des contrées que le chemin de fer devait traverser. Les plus grandes difficultés étaient d'ordre économique ; les dépenses nécessaires à la construction des voies ferrées inquiétaient le gouvernement. Les capitalistes étrangers n'avaient pas suffisamment confiance dans la situation intérieure du pays pour lui accorder des prêts et le budget national ne pouvait supporter une telle charge.

L'Iran a adopté une solution qui doit être unique en son genre ; ne pouvant compter que sur lui-même, le pays a réussi à constituer un capital national et ceci sans aucun emprunt ni intérieur ni extérieur. Les frais furent entièrement couverts par les recettes publiques. Pour financer la construction du chemin de fer, le gouvernement décréta en 1925 un impôt sur la consommation du sucre et du thé et l'année suivante les travaux commençaient pour se terminer en 1937. Une autre caractéristique financière des chemins de fer iraniens est l'excédent de recettes avec lequel boucle le compte d'exploitation, excédent égal au 45 % du total des dépenses d'exploitation. C'est un résultat fort satisfaisant, mais il ne faut pas se bercer d'illusions. En effet, et l'auteur le dit lui-même, la comptabilité manque de précision et ne tient pas compte de certains éléments tels que l'amortissement ! M. Ahmadi, en constatant cette lacune, exprime un vœu. Il faut espérer, dit-il, que cette

---

[1] A. AMADHI : *Le chemin de fer transiranien, son rôle politique et économique.* Collection internationale des sciences sociales et politiques. Librairie du Recueil Sirey, Paris. Editions Joseph Stocker, Lucerne. 1945. 157 pages.

anomalie de nos comptes pourra disparaître bientôt. Nous le souhaitons chaudement avec lui, car le compte d'amortissement est à une comptabilité de ce genre ce que le rail est au vagon...

Après avoir envisagé les conditions économiques et politiques qui jouèrent un rôle pour le chemin de fer, l'auteur parle des lignes secondaires, puis fait une étude technique du Transiranien. Dans une quatrième partie il traite de l'évolution économique générale de l'Iran. C'est ici que le lecteur peut se rendre compte que la voie ferrée a été « l'épine dorsale du relèvement économique du pays ». C'est grâce au chemin de fer que la liaison a pu être assurée entre des régions qui jusque là étaient séparées les unes des autres à tel point qu'une contrée connaissait la disette tandis que l'autre ne savait que faire de ses produits.

A côté de ce rôle de liaison entre les régions intérieures, le chemin de fer pourra servir également de moyen de communication avec l'étranger. Le gouvernement prévoit d'ores et déjà le développement des voies latérales du nord spécialement. L'Iran est riche en pétrole ; cependant le manque de moyens de transport rendait nécessaire une importation du pétrole russe ; maintenant la construction du réseau ferroviaire a grandement facilité l'exploitation des gisements et le transport du précieux carburant. Inutile de dire qu'il en est résulté de sérieux avantages pour la balance commerciale de l'Iran.

M. Ahmadi conclut en disant que le premier bienfait du développement des voies de communication a été d'unifier le pays et de donner à l'économie nationale une impulsion immense. Les 1394 kilomètres du Transiranien ont relié tous les centres agricoles de la nation et ont donné une extension considérable aux possibilités d'exportation des richesses indigènes.

Dans son ouvrage, l'auteur s'est proposé de donner une idée du travail accompli ces dernières années en Iran : il a atteint son but et il l'a fait en donnant moult détails, nécessaires à une étude qui se veut d'être complète.

G. L.

Le marché mondial du sucre et le problème de l'économie sucrière en Suisse[1]

L'étude de l'économie sucrière intercontinentale est instructive à maints égards ; non seulement elle révèle un cas typique de la lutte acharnée des pays producteurs, en vue de s'assurer des débouchés, mais prouve encore la fragilité de ces ententes économiques internationales qui, tout en laissant pleine liberté aux adhérents quant à la production, se proposent de supprimer la concurrence déloyale par la simple abolition des mesures protectionnistes et l'interdiction de la politique du dumping.

[1] Marcel Luy : *Le marché mondial du sucre et le problème de l'économie sucrière suisse.* Collection internationale des sciences sociales et politiques. Série de théorie économique. Librairie du Recueil Sirey, Paris. Editions Joseph Stocker, Lucerne 1945. 240 pages.

Rechercher la cause de ces échecs, étudier l'économie sucrière sur le plan international pour fixer ensuite la politique que devra suivre notre pays dans l'après-guerre, tel est le but que s'est fixé M. Marcel Luy. C'est là une question importante. Ainsi que le relève M. le professeur F. T. Wahlen dans la préface de l'ouvrage, la production betteravière suisse ne présente pas seulement un intérêt économique, mais ce sont surtout des considérations d'ordre social et de défense nationale qui militent en sa faveur.

Depuis 1850, l'histoire de l'économie sucrière est caractérisée par la concurrence entre l'industrie de la canne et celle de la betterave. Le développement de la production européenne, favorisée par les gouvernements pour des motifs d'ordre fiscal et social, fut à l'origine de cette rivalité aux conséquences si désastreuses, que la nécessité d'une entente internationale se fit rapidement sentir. Après de nombreuses tentatives infructueuses, on parvint en 1902 à signer la Convention de Bruxelles qui eut le mérite de mettre un frein à la concurrence effrénée des deux rivaux sucriers. Si cet accord eut des effets heureux, s'étendant à une période de plus de dix ans, c'est essentiellement parce que ni la productivité de l'industrie de la canne, ni celle de l'industrie betteravière n'augmentèrent dans une proportion suffisante pour entraîner une maladaptation entre l'offre et la demande. La guerre de 1914-1918 vint rompre complètement cette harmonie. Tout en amenant de nouveaux débouchés au sucre de canne, les hostilités entravèrent la production de la betterave qui eut à souffrir d'une pénurie de main-d'œuvre et d'engrais.

Après la première guerre mondiale, le déséquilibre ne fit que s'accentuer ; tandis que l'industrie du sucre de canne se refusait à limiter l'accroissement constant de sa production, les Etats européens ne pouvaient laisser l'agriculture dans le marasme ; la culture de la betterave est en effet non seulement une nécessité économique pour l'agriculture continentale, mais aussi la condition essentielle d'un assolement bien compris. Une telle situation ne pouvait qu'aboutir à la surproduction, car à une offre sans cesse accrue correspondait une demande relativement rigide. L'industrie cubaine et javanaise ressentirent fortement le poids de la crise mais, grâce à des interventions étatiques, supportèrent le choc. En revanche, la crise sucrière européenne amena la rupture complète de l'équilibre sur le marché continental. A cet était précaire, vinrent s'ajouter encore des mesures autarciques de plus en plus généralisées. Aux efforts de restriction de la production tentés par les pays producteurs depuis toujours, s'opposait le développement de la production dans la plupart des nations jusqu'alors importatrices.

Dans la suite de l'ouvrage, M. Luy envisage les diverses tentatives de règlementation du marché du sucre postérieures à la première guerre mondiale. Ce n'est qu'après trois conférences internationales infructueuses, que les industries des principaux producteurs adhérèrent en 1931 au plan Chadbourne. L'idée directrice de ce plan consistait dans la règlementation du marché international sucrier par une adaptation adéquate de l'offre à la demande. Cette conception était parfaitement saine ; malheureusement, les experts surestimèrent la consommation et après quelques années les excédents de production des pays exportateurs eurent inéluctablement pour conséquence la violation de l'accord. Tout était à recommencer. Une conférence, tenue à

Londres en 1937, aboutit à une nouvelle entente que l'approche de la guerre allait bientôt rendre inutile. Dès 1938, en effet, la production ne parvenait plus à satisfaire la demande stimulée fortement par la formation des stocks. Au lendemain de la déclaration de guerre, la tendance du marché mondial était caractérisée, contrairement à son évolution durant le conflit mondial de 1914-1918, par l'accroissement de la production du sucre de betterave au détriment de la canne à sucre. L'Europe, contrainte à l'autarcie, augmenta fortement les surfaces cultivées et l'on peut prévoir que dans quelques années, lorsque les transports fonctionneront de nouveau normalement, une nouvelle surproduction encombrera le marché.

Devant l'instabilité constante du marché sucrier mondial, quelle attitude la Suisse devra-t-elle adopter ? La solution au problème sucrier suisse consiste nécessairement dans un compromis : le maintien d'une industrie nationale est nécessaire dans la mesure où elle constitue la base d'un ravitaillement suffisant en temps de guerre ; en revanche, d'un autre point de vue, son existence n'est pas justifiée, car la protection qui lui est indispensable renchérit le prix du sucre au détriment du consommateur.

Apparue fort tard, l'industrie sucrière suisse a subi tous les contre-coups des variations de prix du sucre importé et l'histoire de la fabrique d'Aarberg prouve la nécessité de mesures protectionnistes dans ce secteur de l'économie. Dès 1936, des taxes douanières suffisantes permirent à notre unique sucrerie d'offrir des prix rémunérateurs aux paysans et rendirent possible la transformation de l'agriculture suisse dans le sens d'une adaptation aux besoins du pays en temps de guerre.

Pour des raisons d'équilibre social, l'agriculture suisse ne saurait être livrée à elle-même ; une certaine protection est indispensable, si l'on veut maintenir les trois cent mille hectares de terres ouvertes prévus pour l'après-guerre. En outre, pour des raisons techniques, une agriculture intensive ne saurait se concevoir sans une extension de la culture betteravière. Le problème de la production sucrière doit donc être envisagé dans le cadre de notre future politique agraire.

Envisageant les divers projets conçus en Suisse pour la création d'une nouvelle sucrerie, l'auteur détermine les conditions techniques et économiques indispensables à la réussite d'une telle entreprise. C'est dans cette intention qu'il établit une étude économétrique du marché suisse du sucre afin de fixer la mesure de la demande et son élasticité. Il s'agit en effet de faire reposer la politique sucrière suisse sur des données concrètes, de recourir à des mesures coordonnées et non à une ingérence étatique hybride.

Nous regrettons que l'auteur n'ait pas pris plus nettement position à l'égard des divers arguments qu'avancent les protagonistes de la création d'une nouvelle sucrerie. Une diminution de nos importations se traduit nécessairement par une baisse de nos exportations, si l'on fait abstraction de paiements en or ou d'opérations subsidiaires de crédit. D'autre part, seul le système de la caisse de compensation des prix nous semble devoir être envisagé pour soutenir la production nationale. Le produit des taxes douanières prélevées à l'importation ne doit pas revenir à la Confédération, qui disposerait ainsi d'une nouvelle source de recettes. Puisque le consommateur suisse supporte

de toute façon le coût de l'extension de la production nationale, il s'agit de le ménager et non de l'accabler de nouvelles charges dont l'agriculture est seule à bénéficier.

P. R.

La loi vaudoise en matière d'impôts cantonaux et son application [1]

A l'heure actuelle, les chefs d'entreprise ressentent avec acuité le besoin d'une documentation précise, susceptible de fournir rapidement des données concrètes. Dans ses rapports avec le fisc, l'homme d'affaires est tenu d'observer un grand nombre de règles juridiques. Or, en raison de l'enchevêtrement des divers textes législatifs cantonaux et fédéraux, il est fort peu aisé d'avoir une vue d'ensemble des lois qui président à l'établissement de déclarations fiscales exactes. Le chef d'entreprise n'a pas le temps d'en faire une étude approfondie, absorbé qu'il est par des problèmes multiples qui exigent des solutions immédiates. C'est pourquoi ce guide fiscal, rédigé à l'intention du contribuable, constitue un instrument de travail fort précieux.

L'auteur, M. N. Démétriadès, a résumé avec beaucoup de clarté les dispositions essentielles de la loi fiscale vaudoise, en les complétant toutes les fois que la jurisprudence ou une pratique suffisamment constante le permet. Il consacre la plus grande partie de la brochure aux deux impôts cantonaux les plus importants, soit l'impôt sur la fortune et le produit du travail des personnes physiques et l'impôt sur le capital et le bénéfice net des personnes morales. Après avoir envisagé, pour chacun d'eux, la question de l'assujettissement et du domicile fiscal, il fixe minutieusement quels sont les éléments imposables, les principes qui président à leur évaluation et le taux à appliquer pour le calcul de l'impôt.

La contribution personnelle d'assistance, la contribution extraordinaire, l'impôt complémentaire sur les immeubles appartenant aux sociétés et fondations et la taxe personnelle font ensuite l'objet d'une étude succinte, mais précise. Enfin, les derniers chapitres de cette brochure de 58 pages sont consacrés à l'examen des questions de procédure.

L'édition de ce guide fiscal est une heureuse initiative et nous sommes certain qu'il rendra de grands services.

P. R.

[1] *La loi vaudoise en matière d'impôts cantonaux et son application*, Société de contrôle fiduciaire S. A., Lausanne 1945, 58 pages.

Le contrôle de la gestion, l'examen de la situation et le secret des affaires dans les sociétés du C. O.[1]

Dans la S. A., où les intérêts collectifs et individuels sont le plus difficilement conciliables, le problème de l'organisation interne se pose d'une manière très aiguë. A juste titre, le législateur et la doctrine se sont efforcés de trouver une solution à cette question, de façon à laisser assez de liberté aux administrateurs d'une part et de soumettre leur gestion à un contrôle d'autre part.

Dans une étude fort intéressante et originale, M. Lasserre s'est efforcé de résoudre ce problème essentiel, avec clarté et méthode. Il fixe tout d'abord les limites du contrôle, son importance, sa nécessité puis, dans une deuxième partie il recherche systématiquement les solutions proposées par le législateur.

Une erreur fréquente est de vouloir envisager la question du contrôle pour elle-même et non pas en fonction des diverses sociétés qui, bien qu'ayant de nombreux points communs, font l'objet d'une règlementation particulière pour chaque type.

Dans un premier chapitre, M. Lasserre étudie le contrôle de la gestion par l'associé. Le législateur a fait une différence très nette entre deux catégories de sociétés. Les unes n'ont pas d'organe de contrôle (société simple, société en nom collectif, société en commandite) ; dans ce cas l'associé dispose d'un droit général comprenant la révision et la surveillance. Dès lors, les gérants qui voudraient s'opposer à la révélation d'un secret par exemple, ne peuvent le faire que dans une mesure très restreinte. Dans les sociétés dotées d'un organe de contrôle (S. A., société coopérative, S. à r. l. qui se trouve parfois dans la catégorie précédente), le législateur n'autorise pas les associés à exercer leurs droits. C'est pourquoi des spécialistes sont chargés de reviser et parfois de surveiller l'activité des administrateurs.

« Dans ce second groupe, l'associé a donc peu de droits de contrôle. Parfois, ceux-ci sont même insuffisants. Mais surtout, ils sont presque inefficaces par suite des difficultés considérables de l'action judiciaire. En effet, comment prouver son droit à pénétrer un secret lorsqu'on ignore ce qui est caché ? Quels moyens de procédure utiliser si tous ceux qui entraîneraient une révélation prématurée doivent être évités ? Bref, que peut espérer celui qui fonde sa demande sur des soupçons ou des indices, tandis que le défendeur, lui, a en main les pièces principales de l'affaire ? En plus, les fondateurs d'une société sont en général les futurs gérants ou administrateurs de la dite société. De ce fait, ils ne sont guère enclins à augmenter les droits de contrôle des associés. »

Ceci n'est qu'un aspect de la dissertation de M. Lasserre qui étudie ensuite le contrôle de la gestion par l'assemblée générale, par les gérants et les administrateurs, par les commissions de révision et enfin par les commissaires de surveillance.

---

[1] Claude LASSERRE : *Le contrôle de la gestion, l'examen de la situation et le secret des affaires dans les sociétés du C. O.* Etude de droit privé suisse. Lausanne 1946. 170 pages.

En conclusion, l'auteur constate que le législateur a renoncé à se prononcer d'avance sur la légitimité du secret des affaires. Cette notion du secret demeure très élastique et dépend de la personnalité des intéressés. Dans les trois sociétés qui ne sont pas des personnes juridiques, le législateur a reconnu indistinctement à chaque associé gérant ou non, un droit de contrôle illimité. Mais en revanche, dans la S. A., de très nombreux faits ne doivent pas être divulgués. Cette « sphère secrète » est maintenue à l'égard des actionnaires, des contrôleurs, parfois même à l'égard de certains administrateurs.

M. Lasserre s'appuie sur une solide documentation. La bibliographie citée est très étendue. Pour faciliter le lecteur, l'auteur a soin de publier à la fin de son ouvrage les articles du C. O. se rapportant à la matière traitée. Il les fait suivre de quelques considérations générales et de projets de réforme visant de nombreux articles dont la rédaction laisse à désirer. Malgré l'aridité du sujet, la lecture en est aisée bien que quelquefois M. Lasserre sacrifie à la précision la limpidité du style.

G. L.

Revue économique franco-suisse

Le numéro de février de la *Revue économique franco-suisse* est consacré à *l'industrie laitière en France et en Suisse.* Ces études, rédigées par des experts de chaque pays, sont intéressantes à plus d'un point de vue. L'organisation de l'industrie laitière peut donner matière à d'utiles comparaisons entre les deux pays, d'autant plus que la France est dans ce domaine en pleine évolution. Le profane prendra connaissance avec intérêt des différentes régions productrices de beurre et de fromage et de la grande variété de produits de chaque région. Il sera sans doute anxieux de connaître les possibilités d'exportation de fromage français en Suisse et de fromage suisse en France, tant il est vrai, comme le disait Brillat-Savarin, qu'« un dessert sans fromage est une belle à qui manque un œil ».

Une circulaire décrit les *formalités incombant aux voyageurs de commerce* se rendant de France en Suisse et vice-versa.

Une autre circulaire reproduit les dispositions arrêtées d'un commun accord entre les administrations suisses et françaises au sujet de l'application de *l'impôt de solidarité nationale* aux personnes domiciliées en Suisse de même qu'aux ressortissants suisses domiciliés en France.

Nous avons encore reçu les ouvrages suivants sur lesquels nous nous proposons de revenir dans notre prochain numéro :

MENDEL BLUSZTAJN : *Essai sur les plans anglo-saxons d'organisation économique internationale de l'après-guerre.* Edition Joseph Stocker, Lucerne 1945.

Statistisches Institut der Universität Oxford : *Vollbeschäftigung.* A. Francke A. G., Bern 1946.

OSKAR HOWALD : *Einführung in die Agrarpolitik.* A. Francke A. G., Bern 1946.

TAWNEY : *Religion und Frühkapitalismus.* A. Francke A. G., Bern 1945.

EDOUARD FOLLIET : *Le bilan dans les sociétés anonymes.* Payot S. A., Lausanne 1946.

CHARLES ATTINGER : *Les caisses de compensation militaires.* Zürich 1946.

FINKENSTEIN und HADORN : *Das Problem des Trend — Das Wetter als Konjunkturfaktor.* A. Francke A. G., Bern 1946.

HANS SCHORER : *Statistik (Grundlegung und Einführung in die statistische Methode).* A. Francke A. G., Bern 1946.