JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

E. FLECHEY

Les chemins de fer aux États-Unis

Journal de la société statistique de Paris, tome 16 (1875), p. 91-100

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1875__16__91_0>

© Société de statistique de Paris, 1875, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (http://www.numdam.org/conditions). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
http://www.numdam.org/

III.

LES CHEMINS DE FER AUX ÉTATS-UNIS.

Les États-Unis comptaient, à la fin de 1830, 64 kilomètres de lignes de fer. C'est en effet vers 1827 que l'on voit apparaître les premiers tronçons de ce réseau

gigantesque dont la longueur, à l'heure actuelle, égale, si elle ne dépasse pas, celle du réseau européen tout entier.

Le tableau suivant nous donnera une idée précise de la marche des voies de fer aux États-Unis, de 1830 à 1873 :

Longueur exploitée des lignes de fer.

ANNÉES.	LONGUEUR des lignes.	AUGMENTATION annuelle.
	kilom.	kilom.
1830	64	»
1841	6,650	599
1850	14,430	866
1860	49,000	3,457
1866	58,920	1,653
1867	62,840	3,920
1868	67,480	4,640
1869	75,600	8,120
1870	85,440	9,840
1871	96,608	11,168
1872	107,200	10,592
1873	117,200	10,000

Ce mouvement d'augmentation est constant de 1830 à 1873, si ce n'est pendant la période de guerre de 1860-1866. C'est le cas de rappeler que, au milieu même des dissensions qui déchiraient le sol américain, le gouvernement fédéral protesta fièrement contre des pronostics funestes en décrétant, le 1er juillet 1862, la construction du chemin de fer du *Pacifique*, cette ligne, unique au monde, qui relie New-York à San Francisco par une voie non interrompue de 5,000 kilomètres (1). L'exploitation de cette ligne couronne une série d'efforts dont nous croyons devoir donner ici la rapide analyse.

Les 64 kilomètres de 1830 représentaient la ligne de Munck à Chunk, dans le Massachussets; dans l'État de New-York, celle d'Albany à Schenectady, suivie immédiatement, dans le Maryland, de la ligne de Baltimore à Ellicott's Mill qui devait être la première amorce de la ligne de l'Ohio, dans la région des lacs. C'est en effet dans cette direction que se développèrent les premières lignes de fer, afin de mettre en communication, des deux côtés des Alleghanis, les États situés sur les bords de l'Atlantique, New-York, Massachussets, Connecticut, New-Jersey, etc., avec les lacs Ontario, Érié, Michigan, qui bordent l'Ohio, l'Illinois, le Michigan et le Wisconsin. On connaît le développement démesuré de la ville de Chicago (port du lac Michigan), dont la population de 30,000 habitants il y a vingt ans, en compte actuellement 600,000. Deux mouvements principaux se produisirent ensuite. Tandis que les États riverains de l'Atlantique songeaient à se mettre en communication avec leurs voisins, ceux qui avoisinaient la rive gauche du Mississipi et du Missouri, ces deux fleuves dont le cours sépare successivement en deux parties égales le continent des États-Unis, favorisaient l'expansion de nouvelles lignes destinées à

(1) La ligne proprement dite du Pacifique ne commence qu'à Omaha, sur les confins des États de l'Iowa et de Nebraska, et compte une longueur de 3,080 kilomètres et 223 stations. Exploitée d'abord sur une longueur de 1,660 kilomètres par l'Union Pacific, elle se continue jusqu'à Ogden où commence la ligne du Central Pacific qui va jusqu'à Sacramento (1,196 kilomètres), d'où un embranchement du Western Pacific, d'une longueur de 224 kilomètres, la termine à Oakland, en face de San Francisco. C'est à Ogden que s'embranche la voie qui mène à la capitale des Mormons.

transporter, soit vers les lacs, soit directement sur le littoral de l'Atlantique, les produits tirés de l'intérieur (bois, coton, houille, etc.).

C'est sous ces diverses préoccupations que, en 1830, se construisent les lignes d'Albany au lac Érié, de Baltimore à l'Ohio, puis celles reliant New-York, Philadelphie, Baltimore, Washington, et au sud, Richmond, Weldam, Wilmington. La crise financière de 1837, sans ralentir les travaux, ne leur permet de prendre un peu d'essor qu'avec la création des lignes de Boston à Albany, en 1841; d'Albany à Buffalo et de Philadelphie à Reading, en 1842. Enfin, en 1848, la découverte de l'or en Californie accentue l'extension des lignes de l'est vers l'ouest. Trois lignes en 1854, 1856 et 1857, relient le port de Chicago au Mississipi, tandis que se construisaient ou se terminaient les lignes du New-York central, de l'Érié, du Pensylvania et du Baltimore and Ohio. Ce mouvement ne s'est arrêté que pendant la guerre de la sécession, mais pour reprendre, comme on le voit dans le tableau ci-dessus, en 1869 avec une intensité considérable. C'est alors que s'ouvrent, concurremment avec les travaux de construction de la ligne du Central Pacific, les chemins du Northern Pacific, du Kansas Pacific, de l'Atlantic and Pacific et du Memphis et Paso and Pacific, dont les capitaux français paraissent avoir un peu prématurément escompté l'avenir.

De 1830 à 1849, l'augmentation annuelle de la longueur kilométrique exploitée est de 720 kilom.; de 1849 à 1869, de 3,100 kilom.; mais à partir de 1870 jusqu'en 1873, c'est par 10,000 kilom. qu'il faut compter cette augmentation.

Les 117,000 kilom. de 1873 représentaient une valeur d'environ 23 milliards de francs. Voici le tableau des recettes de 1869-1873 :

1869	1,560	millions de francs.
1870	1,880	—
1871	2,260	—
1872	2,700	—
1873	3,250	—

Nous empruntons les chiffres des deux tableaux ci-dessus au rapport de M. Derby, de Boston, présenté au congrès de statistique de Saint-Pétersbourg (1). Seule, la longueur des lignes américaines, en 1873, a été évaluée en ajoutant, au chiffre de 1872, 10,000 kilom. qui devaient être livrés dans le courant de cette année (2).

La plus grande partie des chiffres qui serviront maintenant de base à nos appréciations sont tirés du *Manual Railroad* de H. Poor, 1874-1875. Ce document, en l'absence de renseignements officiels que ne publie pas le gouvernement de Washington, est considéré comme un résumé sérieux des comptes rendus de la plus grande partie des compagnies. C'est à M. Poor que MM. Malézieux, ingénieur en chef, dans son *Enquête sur la situation des travaux publics aux États-Unis*, 1873, et Giffen, dans l'*American Railways as investment*, 1873, ont emprunté leurs chiffres. En comparant les nombres donnés par MM. Poor et Derby, on peut reconnaître que les chiffres absolus du premier représentent les 7/8 de la réalité. Comme ils s'appliquent d'ailleurs à l'ensemble des États, nous considérerons leurs données moyennes comme très-approximativement exactes.

Voici d'abord, sous cette restriction, les renseignements suivants relatifs à la construction et à l'exploitation des lignes américaines en 1871, 1872, 1873 :

---

(1) *The effects of railways on the progress of the U. S.*

(2) L'*Économiste français* du 27 février dernier confirme indirectement nos renseignements, en portant à 125,000 kilomètres la longueur des lignes à la fin de 1874.

CONSTRUCTION.

Années.	Longueur des lignes.	Dépenses de premier établissement.	Coût d'établissement par kilomètre.
	kilom.	millions de fr.	francs.
1871	76,032	14,400	190,000
1872	92,332	17,300	188,000
1873	106,644	20,400	192,000

Les 20,400 millions de francs, représentant les dépenses d'établissement de 106,644 kilom. de chemins de fer, en 1873, se décomposaient en : capital-actions, 10 milliards et demi, et capital-emprunts ou obligations à longue échéance, 9 milliards 900 millions de francs. C'est une proportion, pour le capital-actions, de 51.4 p. 100.

Le coût d'établissement kilométrique variait, de 1871 à 1873, entre 188,000 et 192,000 fr. C'est un prix bien inférieur à celui que nous rencontrons en Europe, où ce chiffre varie de 300,000 fr. en Russie, à plus de 500,000 fr. en Angleterre (1). Les principales causes sont, comme on l'a déjà écrit, la cherté et le soin de construction, ainsi que les nombreux travaux d'art qui caractérisent les lignes européennes, tandis qu'aux États-Unis, des forêts entières sont à la disposition de l'exploitant. Les travaux d'art y sont d'ailleurs plus rares, faits hâtivement et le plus souvent évités. Enfin, on doit faire observer que des concessions gratuites de terrains considérables ont été faites par les législatures des États aux lignes qui les traversent, ce qui diminue d'autant leurs dépenses de construction. Le gouvernement fédéral laisse en effet les États libres de subventionner les parcours de voies ferrées dont ils profitent. Il ne s'est départi de cette neutralité que pour la ligne du Pacifique, pour laquelle a été votée une subvention de 264 millions de francs.

EXPLOITATION.

Années.	Recettes.	Dépenses.	Bénéfices.	Produit net par kilomètre.	RAPPORT P. 100 des dépenses aux recettes.	RAPPORT P. 100 des recettes au prix d'établissement
	millions de fr.	millions de fr.	millions de fr.	francs.		
1871	2,000	1,280	920	12,100	64	13.9
1872	2,570	1,652	918	9,950	64.3	14.8
1873	2,830	1,842	988	9,250	65	13.9
Moyenne triennale			942	10,300	64.5	14.2

De 1871 à 1873, le rapport des recettes au prix d'établissement est de 14.2 p. 100. C'est un rapport supérieur au chiffre européen correspondant, 7 p. 100. Ce résultat tient uniquement au bas prix d'établissement et non à l'importance des recettes. La recette kilométrique moyenne n'est, en effet, que de 27,000 fr., tandis qu'en Europe on la trouve de 35,000 fr. en 1870. Si l'on remarque d'ailleurs, d'après le tableau ci-dessus, que le rapport moyen des dépenses aux recettes, rapport qui, d'après M. Poor, ne varie guère depuis un certain nombre d'années, est de 64.5 p. 100, chiffre supérieur de 14.5 p. 100 à la moyenne correspondante relevée pour l'Europe entière, 50 p. 100, on ne sera pas étonné de voir le produit

(1) D'après l'*Herapath's Railway*, les 100,000 kilomètres de voies ferrées que comptait l'Europe au commencement de 1871, représentaient une dépense de 40 milliards.

met kilométrique tomber aux États-Unis à 10,300 fr., tandis qu'on le rencontre de 14,000 fr., 20,000 fr. et 25,000 fr. en Allemagne, en France et en Angleterre.

Si on procède par analogie, on trouve qu'en Europe la Russie, la Suède et la Belgique ont seules un rapport à peu près égal des dépenses aux recettes. Dans les deux premiers pays, le fait s'explique par l'introduction relativement récente des lignes de fer. En Belgique, c'est le motif contraire. Le pays y est saturé, pour ainsi dire, de voies de fer, mais leur exploitation répond à des prix de tarif si bas qu'elles ne peuvent soutenir les recettes en face des dépenses toujours constantes. Toutefois, pour les États-Unis, il faut attribuer l'exagération des dépenses à une cause toute spéciale. La plupart des grandes lignes américaines sont des lignes d'avenir, dont les recettes actuelles ne peuvent caractériser l'importance. Le transit considérable sur certains points déterminés est réparti en réalité très-inégalement, et des centaines de kilomètres de voie ferrée parcourent de vastes espaces où la population manque complétement ou est si clair-semée qu'elle ne peut encore être l'objet de transactions importantes.

Il suffira de rappeler, à ce propos, que les 40 millions d'habitants des États-Unis occupent une superficie totale de plus de 7 millions de kilomètres carrés, c'est-à-dire une surface 13 fois grande comme la France. Il résulte de cet état de choses une situation très-particulière et dont nous aurons l'expression exacte en mesurant plus loin les rapports de la longueur des voies ferrées à la superficie et à la population.

La liberté absolue des transactions et la rapidité de l'exécution ne sont pas la garantie d'une exploitation fructueuse. En 1873, le dividende distribué est de 362 millions et demi de francs, ce qui représente les 3.44 p. 100 du montant des actions. Il est vrai que le revenu total de cette année (988 millions) représentait les 4.84 p. 100 des dépenses de construction, mais il fallait servir l'intérêt des 9,900 millions du capital-obligations. Si les compagnies n'avaient aucun fonds de réserve, ce qui, paraît-il, est généralement vrai, ces obligations toucheraient un intérêt moyen de 6.12 p. 100, mais qui varie singulièrement suivant les États.

Si ces résultats n'empêchent pas la rapide extension des voies de fer, c'est que cette extension répond à des besoins incessants, à une augmentation de la production intérieure, du commerce extérieur, et aussi à un apport constant de population (700,000 habitants par an en moyenne de 1860 à 1870), dont l'immigration européenne fournit au moins la moitié. Toutefois, ce dernier accroissement est loin d'approcher de celui des voies de fer.

A ce point de vue, il est intéressant de le mesurer. Nous y joindrons, pour la période 1850-1870, l'accroissement des produits manufacturés.

Accroissement de 1850 à 1870	des lignes de fer.	436 p. 100.
	des produits manufacturés. .	310 —
	de la population.	73 —

On voit que si la population s'est accrue, en vingt ans, de plus de moitié, la production intérieure s'est quadruplée et la longueur exploitée des chemins de fer plus que quintuplée.

En comparant maintenant la longueur des lignes à la population, nous obtenons, pour 1870, 2,191 kilom. pour 1 million d'habitants. C'est un chiffre bien supérieur à celui correspondant de l'Angleterre qui ne comptait, pour la même année, que 825 kilom., la Belgique, 518 kilom., et la France, 444 kilom. Il est vrai que l'Eu-

rope a sa surface proportionnellement sillonnée de plus de lignes de fer. Cela tient à l'immensité du continent des États-Unis, où la densité de la population descend à 5.33 habitants par kilomètre carré. Il en résulte qu'en rapprochant la longueur des voies de fer américaines de la superficie totale, nous n'obtenons qu'un chiffre insignifiant de 1 kilom. 14 par myriamètre carré, tandis qu'en Belgique et en Angleterre nous relevons 10 kilom. et 7 kilom.

Transit. Les chiffres suivants nous donneront une idée de son importance croissante depuis vingt ans :

	TRANSIT.			
	Tonnage.		Par habitant.	
Années.	Quantité.	Valeur.	Quantité du tonnage.	Valeur du tonnage.
	milliers de tonnes.	millions de fr.	tonnes.	fr.
1850.	4,545	4,000	0.21	181
1860.	18,685	14,200	0.60	458
1870.	72,500 (1)	55,000	1.85	1,420

On voit avec quelle rapidité s'est accru le transit. En 1873, le transport des marchandises avait rapporté 2,100 millions de francs, soit 74 p. 100 de la recette annuelle, et les voyageurs 730 millions seulement. En 1851, les deux natures de recettes s'égalisaient. Antérieurement, le transport des voyageurs rapportait plus que celui des marchandises.

Matériel roulant. — Les documents américains ne donnent pas de renseignements sur le nombre des locomotives, wagons, etc., mais d'après M. Derby, qui a calculé proportionnellement leur nombre pour 1872 et pour l'ensemble des États-Unis, à l'aide de rapports établis par M. Young, chef du bureau de statistique de Washington sur 100 compagnies, on obtiendrait les chiffres suivants :

Nombre des locomotives		17,020
Nombre des wagons	à voyageurs	12,000
	à marchandises	402,000

On sait le confort que les Américains ont apporté à l'installation de leurs trains de voyageurs. C'est ainsi qu'en dehors des wagons ordinaires, qui se distinguent des nôtres par des couloirs longitudinaux, il existe des *wagons-salons*, des *wagons-restaurants*, des *wagons-lits* (*sleeping cars*) et enfin des *silver palace cars* (wagons-palais d'argent), dus à M. Poulmann, que l'on rencontre sur la grande ligne du Pacifique, et dont l'élasticité de suspension atteint les limites du commode.

Tarifs. — Le tarif kilométrique varie, pour les voyageurs, de 10 à 12 centimes, si ce n'est pour la grande ligne du Pacifique où il s'élève à 22 centimes, à moins que le voyageur n'accomplisse le trajet entier d'Omaha à Sacramento. Le prix descend alors à 16 centimes le kilomètre. Pour la tonne kilométrique de marchandises, le prix descend de 8 à 5 centimes.

Accidents. — Les États de Massachussets et de New-York publient des renseignements sur les accidents qui surviennent dans leur parcours. Il est intéressant cependant de relever, pour l'ensemble du pays, une nature de faits que les journaux nous révèlent si nombreux et si graves. La *Railroad Gazette* seule nous fournit les chiffres suivants, de juin à novembre 1872 (6 mois). Il ne s'agit ici que des accidents provenant de l'exploitation, et non de ceux concernant des individus non

(1) Non compris les charbons et minerais.

voyageurs atteints par surprise ou par imprudence sur le parcours ou aux abords des voies.

ACCIDENTS SURVENUS DE JUIN A NOVEMBRE 1872.

Causes.	Nombre d'accidents.	Nombre des tués.	Nombre des blessés.
Collisions de trains	159	72	197
Déraillements	83	76	143
Ponts brisés	13	16	19
Fracture d'essieux	11	6	176
Explosions de chaudières	8	4	
Obstructions de la voie	7	5	
Inconnues	110	21	
Totaux	391	200	535

C'est pour l'année entière, à importance égale de trafic, 782 accidents, 400 personnes tuées et 1,070 blessées. Comme on ne distingue pas les voyageurs des agents des compagnies, il devient impossible de rapprocher directement ces chiffres du nombre total des voyageurs, que l'on estime à plus de 210 millions par an. Nous ne trouvons cette distinction que dans le compte rendu de l'État de New-York, où les agents des compagnies représentaient, pour une moyenne de quelques années, les 40 p. 100 des personnes blessées ou tuées, tandis que les voyageurs en représentaient les 60 p. 100. C'est le contraire de ce qui se passe en France.

Si nous appliquons ces rapports aux chiffres généraux de l'année 1872, nous trouvons que dans le courant de cette année, 642 voyageurs ont été blessés et 260 tués. C'est 1 blessé pour 315,000 voyageurs et 1 tué pour 762,000. La proportion des blessés est à peu près le double de celle que l'on rencontre en France, mais le fait saillant est le chiffre élevé des voyageurs tués. Ces résultats ne sont que des résultats moyens. C'est ainsi qu'en 1869 la ligne de l'Érié comptait 50 voyageurs tués pour 2 millions et demi de voyageurs. C'est 1 tué sur 50,000. Il est vrai qu'elle passait pour une des plus dangereuses.

Lignes de fer par grands groupes d'États. — Les chiffres que nous avons donnés jusqu'ici concernent généralement l'ensemble des lignes américaines, mais les conditions très-diverses de leur construction et de leur exploitation donnent une importance réelle à l'étude des renseignements de détail par grands groupes d'États, que nous désignerons ainsi : 1° États de la Nouvelle-Angleterre, autrement dits États du Nord-Est; 2° États du Centre; 3° États de l'Ouest; 4° États du Sud; 5° États du Pacifique, c'est-à-dire compris entre les Rocheuses et la Névada et le Pacifique (1). Les renseignements suivants concernent l'année 1873, dont la population a été calculée :

NOMS des groupes d'États.	POPULATION.	SUPERFICIE.	DENSITÉ de la population par kilom. carré.	LONGUEUR des lignes de fer.	NOMBRE de kilomètres de voie ferrée par 1 million d'habitants.
	habitants.	kilom. carrés.	habit.	kilom.	kilom.
États du Nord-Est. . . .	3,650,000	176,700	20.7	8,538	2,357
— du Centre.	9,600,000	295,400	32.5	20,029	2,085
— de l'Ouest.	14,600,000	1,548,000	9.5	53,090	3,690
— du Sud.	10,220,000	1,808,600	5.6	22,393	2,770
— du Pacifique. . . .	630,000	1,290,000	0.5	2,594	4,120
Totaux et moyennes. .	38,700,000	5,118,700	7.5	106,644	2,720

(1) Il ne s'agit ici que des États et non des territoires. Les lignes qui traversent les territoires ont été rattachées par M. Poor à l'ensemble des États qui les avoisinent. En 1870, les États-Unis se composaient de 37 États et de 12 territoires. Un de ces derniers, le Colorado, vient de passer au rang d'État, par décision du 4 mars 1875.

On voit quelle différence de densité de population sépare les anciens États du Nord-Est et du Centre de ceux du Sud et surtout des États du Pacifique. Le chiffre de 4,120 kilomètres de voie ferrée pour 1 million d'habitants attribué à ces derniers est purement fictif, puisque la population réelle n'atteint que 630,000 habitants. Il n'en est pas moins vrai que c'est dans cette région que s'accuse le plus énergiquement l'extension des lignes de fer. Viennent ensuite, à ce point de vue, les États de l'Ouest et du Sud, et en dernier lieu ceux du Nord-Est et du Centre où les lignes se multiplient, mais au milieu de populations beaucoup plus denses.

CONSTRUCTION EN 1873

Noms des groupes d'États.	Montant des actions.	Montant des obligations.	Prix des établissements.	Coût d'établissement par kilomètre.	Rapport p. 100 du capital-actions au prix d'établissement.
	millions de fr.	millions de fr.	millions de fr	francs.	
États du Nord-Est. . . .	766	647	1,423	167,000	53
— du Centre.	3,528	2,556	6,084	303,000	58
— de l'Ouest.	4,561	4,785	9,346	176,000	48
— du Sud.	1,219	1,531	2,750	123,000	44
— du Pacifique. . . .	442	390	832	320,000	53
Totaux et moyenne.	10,516	9,909	20,435	192,000	51

Ce tableau révèle les différences fondamentales des diverses lignes. Ainsi, tandis que celles des États du Nord-Est, de l'Ouest et du Sud, n'ont coûté, par kilomètre, qu'un prix variant de 123,000 fr. à 176,000 fr., celles des États du Centre et du Pacifique ont coûté jusqu'à 303,000 et 320,000 fr. Nous donnerons une idée des difficultés particulières qu'ont rencontrées ces dernières, en décomposant les 264 millions de francs donnés par le gouvernement fédéral à la compagnie du Pacifique. Trois taux kilométriques avaient été fixés, savoir :

865	kilomètres à	50,000 fr., soit	43,250,000 fr.
1,496	— à	100,000 fr., soit	149,600,000 fr.
495	— à	145,000 fr., soit	71,775,000 fr.
2,856 (1)			264,625,000 fr.

suivant que les régions traversées présentaient des travaux faciles, des difficultés moyennes ou des difficultés extrêmes, lorsqu'il s'agissait, par exemple, de franchir les deux chaînes des *montagnes Rocheuses* et de la *Sierra Nevada*.

Le chiffre moyen de 51 p. 100, indiquant le rapport du capital-actions au prix d'établissement, est dépassé dans les États du Nord-Est, du Centre et du Pacifique. Dans ceux de l'Ouest et du Sud, le capital-obligations est au contraire plus considérable.

EXPLOITATION EN 1873

Noms des groupes d'États.	Recettes.	Dépenses.	Rapport p. 100 des dépenses aux recettes.	Bénéfices.	Dividendes distribués.	Rapport p. 100 des dividendes au capital-actions.
	milliers de fr.	milliers de fr.		milliers de fr.	milliers de fr.	
États du Nord-Est.	278,100	195,800	70.5	82,300	48,600	6.35
— du Centre. .	1,042,500	670,800	64	371,700	197,300	5.59
— de l'Ouest. .	1,140,100	749,900	65	390,200	102,900	2.25
— du Sud . . .	288,500	191,000	65	97,500	4,900	3.20
— du Pacifique.	81,400	34,700	42	46,700	8,800	1.81
Totaux et moyennes.	2,830,600	1,842,200	65	988,400	362,500	3.44

(1) Les 224 kilomètres complémentaires appartenaient au Western Pacific et étaient déjà construits.

Nous tirerons de ce tableau les rapports suivants :

NOMS des groupes d'État.	RECETTES par rapport au prix d'établissement.	RECETTES par kilomètre.	RECETTES par habitant.	BÉNÉFICES par rapport au prix d'établissement.	BÉNÉFICES par kilomètre.	BÉNÉFICES par habitant.
	p. 100.	fr.	fr.	p. 100.	fr.	fr.
États du Nord-Est. . . .	19	32,600	76	5.71	9,500	22
— du Centre.	17	51,500	108	6.14	18,600	39
— de l'Ouest.	12	21,500	78	4.19	7,400	26
— du Sud.	11	12,900	27	3.58	4,400	9
— du Pacifique. . . .	10	31,700	129	5.77	18,400	77
Moyennes générales. .	13	26,700	73	4.84	9,300	26

Ce sont les chemins du New-England ou du Nord-Est, dont les recettes sont les plus élevées par rapport au prix d'établissement et qui distribuent le plus fort dividende aux actionnaires, 6.35 p. 100. Toutefois, leurs recettes kilométriques sont dépassées par celles des chemins des États du Centre, qui ne viennent cependant qu'en seconde ligne pour le taux de leurs actions. D'autre part, le bénéfice kilométrique est très élevé pour les lignes du Centre et du Pacifique; mais si les premières donnent 5.59 p. 100 à leurs actionnaires, les autres ne leur payent que 1.81 p. 100. C'est qu'il y a lieu de tenir compte de la situation respective des compagnies vis-à-vis des obligataires.

Le tableau suivant, calculé dans le cas où toute la partie du bénéfice annuel, qui n'est pas consacrée au payement des dividendes, constituerait le montant des intérêts payés aux obligataires, nous donne immédiatement un aperçu de la situation :

NOMS des groupes d'État.	TAUX P. 100 DE L'INTÉRÊT PAYÉ EN 1873 aux actions.	aux obligations.	par rapport au prix d'établissement.
États du Nord-Est	6.35	4.99	5.71
— du Centre	5.59	6.85	6.14
— de l'Ouest	2.25	5.98	4.19
— du Sud	3.20	3.89	3.58
— du Pacifique	1.81	10.20	5.77
Rapports et moyennes. . .	3.44	6.25	4.84

On voit que si les lignes des États du New-England distribuent le plus fort dividende, malgré un faible bénéfice kilométrique, c'est à cause du bas intérêt payé à leurs obligataires. Par contre, si les lignes du Pacifique donnent un dividende très-faible, malgré un bénéfice kilométrique considérable, c'est que le taux 10.20 p. 100, payé à leurs obligataires, est exceptionnellement élevé. Les lignes de l'Ouest et du Sud favorisent peu leurs actionnaires. Ce résultat tient, pour les premières, à ce qu'elles ont à la fois de faibles recettes et un intérêt assez fort à payer aux obligataires; tandis que pour les secondes, c'est exclusivement la faiblesse exceptionnelle de leurs recettes qui ne se montent qu'à 12,900 fr. par kilomètre, chiffre minimum.

Nous avons vu que la superficie des États-Unis pouvait encore être sillonnée par de nombreuses voies, mais la construction des lignes existantes a été menée si rapidement que le mouvement tend légèrement à se ralentir depuis 1871.

Toutefois, certains besoins, parfaitement déterminés, nécessitent ou nécessiteront encore de nouveaux efforts. C'est ainsi qu'à la fin de 1872 on comptait, parmi les principales lignes en voie d'achèvement, le Northern Railway, du lac Supérieur à Fuca, sur le Pacifique ; la ligne qui se dirige de San Francisco vers la rivière de Colombie; diverses lignes destinées à relier le Kansas et le Missouri au Texas et au Nouveau-Mexique et à conduire le pionnier jusqu'à la frontière mexicaine; une autre ligne, partant de Boston, traversant le Hoorac Mountain à l'aide d'un tunnel de 7 kilomètres, dans le but de mettre Boston en communication avec le lac Ontario et Chicago, ainsi que cela existe pour New-York, etc., etc.

La dernière ligne que nous venons de citer fait partie de tout un système de voies ferrées que les producteurs de céréales voudraient voir se multiplier encore dans la région qui conduit des lacs au littoral de l'Atlantique. Dans ces derniers temps, l'association privée des *Rangers* a provoqué une enquête de la part du Sénat de Washington, à la suite de laquelle une commission a été nommée. Les conclusions de son rapport sont à signaler. La commission reconnaît d'abord qu'il faut compter moins sur les effets de la concurrence que sur ceux provenant d'une gestion intelligente et sûre. D'autre part, fait assez curieux pour qui connaît les États-Unis, l'utilité de l'intervention effective du gouvernement fédéral, à côté des subventions particulières des États, y est proclamée hautement.

Nous venons de dire un mot des chemins de fer à construire dans l'intérêt de l'exportation facile des denrées agricoles, dont l'importance est devenue si considérable dans ces dernières années. Il nous reste à rappeler qu'en dehors de certains États, tels que ceux situés à l'Est du Mississipi et dont quelques parties sont presque entièrement privées de lignes de fer, les mines métallifères, si nombreuses dans les montagnes Rocheuses, manquent encore de débouchés suffisants, et que leur exploitation est devenue maintenant possible à l'aide d'embranchements sur la ligne du Pacifique. Disons enfin, avant de terminer, que la chaîne des *Rocky mountains* ne renferme pas seulement des mines métallifères, mais aussi des dépôts de charbon, et, ce qui vaut mieux encore, des terres parfaitement cultivables.

E. Flechey.