

une somme versée chaque année et portant intérêt composé tous les six mois, pendant trente ans.

Le pair, c'est le montant porté au document, le montant qui sera payé à échéance. Si l'obligation est de \$100, si elle vaut \$100, on dit qu'elle vaut le pair; si elle vaut plus de \$100, on dit qu'elle fait *prime*, si elle vaut moins, on dit qu'elle est au-dessous du pair ou à escompte. (Ces termes s'appliquent aussi aux actions, pour lesquelles le pair est la valeur nominale à l'émission).

A la bourse, pour les obligations comme pour les actions, le *cours*, c'est-à-dire la valeur marchande, est rarement la même que la valeur réelle; cependant elle est beaucoup plus stable que celle des actions; donnant moins de prix à la spéculation, elle suit consciencieusement les fluctuations de l'intérêt des capitaux sur les grands marchés, sauf dans le cas de détérioration du crédit de la compagnie ou de la corporation obligatoire.

## LES CHEMINS DE FER AUX ETATS-UNIS

L'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis, en 1893-94, fournit à la Commission du Commerce entre Etats, parmi les éléments qui constitue son rapport officiel, les suivants :

Le rapport couvre une année dont la fortune a été très variée. Pendant les quatre premiers mois, qui coïncident avec la fin de l'exposition de Chicago, le trafic des voyageurs a été excellent et même en augmentation sur la période précédente; puis la crise s'est abattue sur les Etats-Unis, suspendant les affaires et par conséquent les déplacements comme les transports. Au 30 juin 1894, 192 lignes étaient entre les mains de receveurs, administrant pour les créanciers. Ces lignes ainsi en faillite avaient une longueur de voie de plus de 42,000 milles et représentaient le quart du capital total placé dans les chemins de fer.

Au 30 juin 1894, le réseau des Etats-Unis comptait 178,708,55 milles de voie, soit une augmentation de 2,247,48 milles. L'augmentation, l'année précédente, avait été de 4,897,55 milles. Il y avait 1924 compagnies de chemin de fer, dont 745 exploitant leurs propres lignes, et 945 tenaient un compte séparé d'exploitation; 804 compagnies n'avaient qu'une comptabilité financière; sur ces dernières, 334 avaient loué leurs lignes pour un loyer déterminé; 190 avaient loué pour un

loyer conditionnel; 243 étaient sous la dépendance d'une compagnie qui contrôlait la majorité de leurs actions et exploitait en conséquence leurs lignes; les 37 autres n'ont donné aucun renseignement sur le genre de contrôle possédé par la compagnie exploitatrice. Le nombre de lignes non exploitées étaient de 77, dont 60 lignes indépendantes, 10 lignes faisaient partie de grands réseaux, et 7 appartenaient à des particuliers. Pendant l'année, 15 lignes ont été absorbées, 22 ont été réorganisées et 14 ont été consolidées.

La classification par longueur de voie exploitée donne les résultats suivants: 44 lignes exploitent chacune plus de 1000 milles, ensemble 100,547.29 milles ou 56.30 p.c. du total; 22 lignes exploitent plus de 600 et moins de 1000 milles chacune, ensemble 17,918.35 milles ou 10 p.c. du total; 23 lignes exploitent de 400 à 600 milles de voie chacune, ensemble 11,724.00 milles ou 6.57 p.c. du total; 42 lignes exploitent de 250 à 400 milles, ensemble 13,508.82 milles, et 907 lignes exploitent moins de 250 milles de voie chacune, ensemble 34,910.26 milles, ou 19.54 p.c. du total.

Le nombre des locomotives employées était de 35492, dont 20,000 de marchandises, 9,893 de voyageurs, 5,086 de garage, et 513 non classifiées. Il y avait en service 1,278,078 voitures, dont 33,018 de voyageurs, 1,205,199 de marchandises, et 39,891 fourgons, wagons à ballast et autres. Ces chiffres ne comprennent pas les voitures appartenant aux compagnies de transport ou aux particuliers. Chaque locomotive à voyageurs a transporté en moyenne 62,639 voyageurs sur un parcours total de 1,444,400 milles. Chaque locomotive de marchandises a transporté 31,209 tonnes de marchandises, soit 4,016,755 tonnes-milles.

Le nombre total des employés était de 779,608, en diminution de 93,994, soit 10.76 p.c. La diminution du trafic et la nécessité d'économiser ont été la cause du renvoi de tant d'ouvriers. En calculant que 4 personnes sont à la charge de chaque ouvrier, c'est donc plus d'un tiers de million d'êtres humains qui ont ainsi perdu leurs moyens d'existence.

Les appointements moyens par jour de ces employés étaient :

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| Chefs de service.....          | \$9.71 |
| Sous-chefs, etc.....           | 5.75   |
| Employés d'administration..... | 2.34   |
| Chefs de station.....          | 1.75   |
| Employés de station.....       | 1.63   |
| Mécaniciens.....               | 3.61   |

|                                   |        |
|-----------------------------------|--------|
| Chauffeurs.....                   | \$2.03 |
| Conducteurs.....                  | 3.04   |
| Autres employés des trains.....   | 1.89   |
| Machinistes.....                  | 2.21   |
| Charpentiers.....                 | 2.02   |
| Autres ouvriers des ateliers..... | 1.69   |
| Chefs d'équipe (voie).....        | 1.71   |
| Hommes d'équipe (voie).....       | 1.18   |
| Aiguilleurs et gardiens.....      | 1.75   |
| Télégraphistes.....               | 1.93   |
| Employés temporaires.....         | 1.97   |

Le capital total au 30 juin 1894 était de \$10,796,473,813, soit \$62,951 par mille de voie. Ce capital se subdivise ainsi :

|   |                 |
|---|-----------------|
| Actions.....                                    | \$4,834,075,659 |
| Obligations hypothéc. ....                      | 4,593,931,734   |
| Obligations divers.....                         | 456,277,380     |
| Bons sur le revenu.....                         | 242,403,681     |
| Dû aux bailleurs de fonds pour l'outillage..... | 63,970,204      |

Le passif flottant était de \$605,815,135.

Au point de vue du revenu, aucun dividende n'a été payé sur \$3,066,150,094, ou 63.43 p. c. du total; sur 4.31 p. c. du total, on a payé de 4 à 5 p. c. de dividende; sur 10.12 p. c. du total on a payé de 5 à 6 p. c.; sur 5.12 on a payé de 6 à 7 p. c. et sur 5.42, de 7 à 8 p. c. Le total des dividendes payé a été de \$95,575,976. Une certaine partie des obligations, se montant à \$650,573,789, n'a reçu aucun intérêt.

Les chemins de fer ont transporté 619,688,199 voyageurs, en augmentation de 26,127,587 sur 1892-93, et 638,186,553 tonnes de marchandises, en diminution 106,982,929 tonnes. La moyenne des voyageurs par train a été de 44, et la moyenne de tonnes à chaque train de 179.80.

Les recettes brutes ont été de \$1,073,361,797, diminution \$147,390,077, ou 12.07 p.c. La diminution des recettes du service des voyageurs a été de \$16,142,258, dans le service de marchandises, de \$129,562,948. Les frais d'exploitation ont été de \$731,414,322. Aux recettes nettes de \$341,947,475, il faut ajouter \$142,816,805 provenant de sources autres que l'exploitation. Les intérêts sur la dette et les autres charges se montaient à \$429,008,310, ce qui laisse un solde de recettes de \$55,755,970 disponible pour payer les dividendes. Or, on a payé \$95,575,976 de dividendes, ce qui laisse un déficit de \$39,820,006.

Voici maintenant le chapitre des accidents. Employés tués, 1823; blessés, 23,422. L'année précédente, il y en avait eu 2,727 tués et 31,729 blessés. Le rapport attribue la diminution principalement au nombre réduit des employés et à la dimi-