

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

E. LEVASSSEUR

## **La baisse du prix des transports aux États-Unis**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 40 (1899), p. 125-132

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1899\\_\\_40\\_\\_125\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1899__40__125_0)

© Société de statistique de Paris, 1899, 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.

#### LA BAISSÉ DU PRIX DES TRANSPORTS AUX ÉTATS-UNIS.

La division de statistique du Département de l'agriculture des États-Unis vient de publier (*Miscellaneous Series Bulletin*, n° 15) un important travail intitulé : *Changes in the Rates of Charge for Railway and other Transportation Services* — Changements survenus dans le taux des frais de transport par chemin de fer et autres voies — qui intéresse, d'une part, l'économie politique en général à laquelle il fournit de nouveaux renseignements précis sur le progrès des moyens de communication, et, d'autre part, l'agriculture en particulier, dont ce progrès facilite les débouchés.

Le travail a été fait par M. H. Newcomb, chef de la section des prix de trans-

---

(1) Les disponibilités nettes au 1<sup>er</sup> janvier 1898 figuraient dans les comptes de l'année précédente pour 455 fr. ; elles ont été réduites de 60 fr. par une annulation d'écriture, une annuité de rachat de pareille somme ayant dû être contrepassée, sans aucune perte d'ailleurs pour la Société, ladite somme se retrouvant dans les cotisations reçues.

port à la Division de statistique, sous la direction de M. John Hyde, statisticien du Département. Il est fondé sur un nombre considérable de statistiques précises provenant de rapports soit du Sénat, soit de la Commission du commerce entre États (*Interstate Commerce Commission*), soit des chambres de commerce, soit de la comptabilité des chemins de fer, soit de sources privées. Il comprend 72 tableaux de statistique accompagnés d'un commentaire qui les élucide.

Il m'a paru utile de présenter à la Société de statistique un résumé de ce travail.

La plupart des tableaux s'étendent sur la période trentenaire 1867-1896. La société se rappelle que c'est de l'année 1867 que date la publication régulière des statistiques agricoles aux États-Unis. Dans le tableau n° 1, qui est un résumé général, se trouve le rapport du nombre des tonnes transportées par les trains de marchandises au nombre des milles de voies ferrées en exploitation; ce rapport en 1867 était de 81 environ, il a été presque constamment en croissant et il s'est élevé à 199 en 1897 (1). Voilà un premier fait qui montre que l'activité moyenne de la circulation par voie ferrée a plus que doublé. Quand on examine de près la manière dont cette statistique a été dressée, on reconnaît que le rapport entre le chiffre de 1867 et celui de 1896 est plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité (2) et il n'y a peut-être pas exagération à dire que la circulation moyenne a triplé en trente ans.

Un chiffre essentiel de ce premier tableau est celui du prix brut payé par tonne (3) et par mille. Or, ce prix était en 1867 de 1<sup>er</sup>,925 (4). Par une réduction

(1)	Nombre moyen de tonnes transportées (en trains de marchandises) par mille de voies ferrées exploitées.	Recette brute moyenne des compagnies par tonne transportée à un mille de distance.		Nombre moyen de tonnes transportées (en trains de marchandises) par mille de voies ferrées exploitées.	Recette brute moyenne des compagnies par tonne transportée à un mille de distance.
Années.			Années.		
—	Tonnes.	Cents.	—	Tonnes.	Cents.
1867. . .	80,77	1,925	1882. . .	137,55	1,102
1868. . .	82,99	1,810	1883. . .	127,24	1,205
1869. . .	92,88	1,709	1884. . .	132,04	1,136
1870. . .	81,72	1,889	1885. . .	140,07	1,011
1871. . .	91,19	1,789	1886. . .	131,94	999
1872. . .	84,92	1,846	1887. . .	155,11	984
1873. . .	93,44	1,613	1888. . .	154,84	941
1874. . .	89,01	1,520	1889. . .	179,35	922
1875. . .	99,58	1,421	1890. . .	175,12	941
1876. . .	110,24	1,217	1891. . .	181,67	895
1877. . .	111,11	1,236	1892. . .	181,79	898
1878. . .	118,90	1,296	1893. . .	183,97	878
1879. . .	128,57	1,153	1894. . .	179,80	860
1880. . .	134,83	1,232	1895. . .	189,69	839
1881. . .	134,92	1,188	1896. . .	198,81	806

(2) En effet, les chiffres n'ont pu être calculés, en 1867, que sur 14 p. 100 des lignes en activité; ils l'ont été, depuis 1888, sur plus de 76 p. 100. En 1867, il n'y avait que les compagnies les plus importantes, celles sur lesquelles la circulation était le plus active qui ont donné des renseignements à ce sujet. Aujourd'hui, ces renseignements sont consignés dans la plupart des compagnies, dont beaucoup n'ont qu'un trafic réduit.

(3) La grosse tonne est de 2 240 livres anglaises.

(4) Les prix sont exprimés en cents et fractions de cent. Le cent, qui est la centième partie du dollar, équivaut à peu près à cinq centimes de monnaie française.

à peu près continue, il s'est abaissé en 1896 à 0<sup>ct</sup>,806, ce qui, traduit en mesures françaises, correspond à 9 centimes en 1867 et à 2 centimes  $\frac{1}{2}$  en 1896, par tonne kilométrique.

Les tableaux de détail donnent ce taux pour un très grand nombre de compagnies de chemins de fer et pour un certain nombre de marchandises de diverses espèces.

Voici des exemples pris dans quelques compagnies :

La compagnie « Fitchburg Railroad » est celle qui possède les comptes les plus anciens. Elle percevait, en 1846, 4<sup>cts</sup>,523 en moyenne par tonne transportée à un mille; elle ne percevait plus que 0<sup>ct</sup>,864 en 1896, c'est-à-dire 5 fois moins. Elle a relevé son tarif de 6 millièmes en 1897. Le « New York Central and Hudson River Railroad », une des plus importantes compagnies de l'Amérique, percevait, en 1854, 2<sup>cts</sup>,964, il percevait, en 1896, 0<sup>ct</sup>,668 et en 1897 0<sup>ct</sup>,679. Le « Pennsylvania Railroad », non moins important, percevait 2<sup>cts</sup>,276 en 1857 et 0<sup>ct</sup>,561 en 1897.

Dans l'ouest, le « Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railway » débute en 1865 par 2<sup>cts</sup>,376 et arrive à 1<sup>ct</sup>,008 en 1897; le « Chicago and Alton Railroad » débute en 1865 par 2<sup>cts</sup>,220 et arrive en 1897 à 0<sup>ct</sup>,891. L'« Union Pacific Railway » part de 3<sup>cts</sup>,596 en 1870 et aboutit à 0<sup>ct</sup>,962 en 1897; l'« International and Great Northern Railroad » va de 4<sup>cts</sup>,265, en 1873, à 1<sup>ct</sup>,167 en 1897.

Examinons maintenant quelques espèces de marchandises.

Le transport du matériel agricole de New York à Buffalo par chemin de fer coûtait 64 cents les 100 livres en 1867; il n'en coûte, en 1897, que 28 par colis ordinaire et que 16 par wagon plein. De New York à Chicago, distance plus longue (environ 1,500 kilomètres par chemin de fer), le transport du même matériel par chemin de fer en wagon plein coûtait 137 cents en 1867 et 30 en 1897; par voies mixtes (chemin de fer et bateaux), le prix était de 86 cents en 1867, et il est en 1897 de 37 cents par colis ordinaire et de 23 cents à wagon plein : ce qui équivaut par wagon plein au prix minime de 1,66 centime la tonne kilométrique.

Les diminutions ne sont pas moins sensibles sur d'autres articles, meubles, café, métaux, savon, etc.

Le transport du pétrole, de la région de l'huile à Philadelphie, a baissé de 167 cents en 1877 à 35 cents en 1897. La houille, qui n'a pas obtenu une diminution aussi forte, est cependant tombée de 3<sup>cts</sup>,12 à 2 cents pour le trajet des houillères de Clearfield à Baltimore.

Venons aux produits agricoles. Le transport du boisseau de froment par chemin de fer, de Chicago à New York, revenait, en 1858, à 38<sup>cts</sup>,61, il revenait, en 1895, à 11<sup>cts</sup>,89. Il s'est relevé un peu avec le prix du blé, et il était de 12<sup>cts</sup>,50 en 1897 et 11<sup>cts</sup>,55 en 1898. Le transport mixte par les lacs et les voies ferrées, qui fait concurrence au transport exclusivement par rails, n'était que de 18<sup>cts</sup>,95, en 1869, pendant que l'autre mode coûtait 26<sup>cts</sup>,74; il est descendu jusqu'à 6<sup>cts</sup>,61 en 1896; il est remonté à 7<sup>cts</sup>,42 en 1897 (1). Par la voie d'eau (lacs, canal Erié, Hudson) le prix moyen est descendu de 29<sup>cts</sup>,29 en 1887 à 4<sup>cts</sup>,11 en 1895; il

---

(1) Ces chiffres sont ceux de la Chambre de commerce de Chicago; ceux que donne la Bourse du commerce de New York en diffèrent peu. Mais entre les chiffres du rapport de M. Newcomb (p. 41 et 51) et ceux du *Statistical Abstract* de 1898 (p. 359), il y a des différences plus grandes, quoique les deux séries proviennent du « New York Produce Exchange ».

est remonté à 4<sup>cts</sup>,35 en 1897 et 4<sup>cts</sup>,42 en 1898. Mais la voie mixte et la voie d'eau ont, entre autres inconvénients, celui d'être fermées en hiver par les glaces.

Si l'on ne tient pas compte des frais de transbordement à Buffalo, on trouve des chiffres plus réduits encore : 25<sup>cts</sup>,29 en 1857, 4<sup>cts</sup>,35 en 1897. La différence entre ces derniers prix ne provient pas, il est vrai, tout entière du transporteur, une part est due à la suppression du droit de péage sur le canal Erié, que la législature de l'État de New York a votée en 1883.

Pour le transport entièrement par eau, les prix varient d'un mois à l'autre durant la saison, qui est de sept mois ; en juin 1897, on payait 3<sup>cts</sup>,36 parce que l'offre excédait la demande ; en septembre, on payait 5<sup>cts</sup>,32 parce que la demande excédait l'offre. En juin 1895 le prix est tombé à 3<sup>cts</sup>,03.

En traduisant quelques-uns de ces chiffres en mesures françaises, nous constatons que la tonne kilométrique de blé est payée : par voie ferrée directe, en 1895, 0,15 centimes ; par voie mixte, en 1896, à peu près moitié moins en supposant égal le chemin parcouru (en réalité il est plus long). Par voie d'eau en juin 1897, les expéditeurs n'ont même payé que 0,04 centimes ; mais c'est un prix tout exceptionnel.

Les frais de transport du maïs sont inférieurs à ceux du blé, car les compagnies ont gradué leur tarif de manière à rendre le commerce possible et s'assurer ainsi la clientèle, quelque réduit que fût leur bénéfice. Ainsi en juin 1895, le prix de transport du boisseau de maïs de Chicago à New York par le canal et le fleuve est tombé à 2<sup>cts</sup>,71 (1).

Par la voie du Mississippi, la baisse est très considérable aussi : 20<sup>cts</sup>,04 en 1877 et 10<sup>cts</sup>,83 en 1897 par 100 livres de grain en sac. Sur cette voie, la concurrence des chemins de fer et des bateaux et celle des bateaux entre eux ont modéré les prix. En 1866, les extrêmes pour le baril de farine ont été 106 cents et 28 cents ; en 1897, le prix a été de 30 cents toute l'année pour le transport du baril de farine de Saint-Louis à la Nouvelle-Orléans. Même nivellement pour le porc : 45 cents le baril toute l'année 1897 tandis qu'en 1866 les prix avaient varié entre 141<sup>cts</sup>,9 et 42<sup>cts</sup>,6.

Les prix de transport des animaux et de la viande ont baissé aussi sur les autres lignes comme sur celle du Mississippi. En 1877, on payait, au poids, par 100 livres, de Chicago à New York, 47 cents pour les bœufs, 45 pour les porcs, 61 pour les moutons ; en 1897, les prix étaient de 28, 30 et 30 cents ; les chevaux sont restés au prix de 60 cents par 100 livres de poids.

La viande, de Cincinnati à New York, payait 48<sup>cts</sup>,80 en 1868 et 26 cents en 1897, et les prix, qui variaient beaucoup autrefois d'un mois à l'autre (2), sont devenus fixes pendant toute l'année depuis 1889.

Il y avait pour les Américains un grand intérêt à transporter des fruits de la région du Pacifique sur les marchés de l'est. Aussi ont-ils abaissé leurs tarifs surtout pour les transports à wagon plein ; le raisin qui payait 3 dollars 66 cents les 100 livres, en 1870, ne payait que 1 dollar en 1897. Les noix ont baissé de 4 dollars 79 cents à 1 dollar 30 cents, le vin en fût de 4 dollars 79 cents à 75 cents,

---

(1) Le prix du transport pour le froment était alors de 3<sup>cts</sup>,03. Il est vrai que le boisseau de froment pèse 60 livres, tandis que le boisseau de maïs n'en pèse que 56.

(2) En 1866, le prix était de 56<sup>cts</sup>,3 en janvier et 41<sup>cts</sup>,3 en août.

ce qui, étant donné la distance (5 230 kilomètres), équivaut à un prix de 2,10 centimes la tonne kilométrique de raisin par wagon plein. Les New Yorkais ne paient guère que 10 centimes par kilogramme le plaisir de manger des raisins frais cueillis à l'autre extrémité de l'Amérique, sur la côte du Pacifique.

Puisque nous passons en revue les prix, il n'est pas sans intérêt de dire un mot du prix payé par les voyageurs; il a moins diminué. Ainsi, sur le tableau n° 54, je trouve qu'ils payaient en moyenne par mille 1<sup>er</sup>,994 en 1867, 2<sup>es</sup>,632 en 1871, ce qui est le maximum; puis, par une décroissance à peu près continue, 1<sup>er</sup>,986 en 1894, et 2<sup>es</sup>,019 en 1896. Le statisticien fait observer que si ce prix n'a pas plus diminué, c'est que le confort du voyage a beaucoup augmenté : plus de rapidité, meilleurs wagons, meilleurs bateaux, aménagement parfois somptueux ! Voici même des lignes importantes sur lesquelles ces prix ont augmenté : ainsi le « Pennsylvania Railroad » prenait 1<sup>er</sup>,446 en 1864, 1<sup>er</sup>,958 en 1897; le « Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railway », sur lequel il a peu varié, 2<sup>es</sup>,897 en 1869 et 2<sup>es</sup>,289 en 1897.

Le statisticien, en terminant son travail, a rapproché le prix du grain à la ferme du prix du transport de ce même grain jusqu'au marché, et il a montré que le second a diminué en général un peu plus que le premier.

Ainsi, exprimant la moyenne des six années 1867-1872 par 100, il a calculé que le froment, valant 100 de 1867 à 1872, est tombé jusqu'à 45 en 1894, c'est-à-dire qu'il avait perdu plus de la moitié de sa valeur; mais qu'il est remonté à 47 en 1895 et brusquement à 67 en 1896. De même pour les autres céréales : comparé à la moyenne de 1867-1872, le maïs était à 44 (en 1896), l'avoine à 49, le seigle à 51, l'orge à 41, les pommes de terre à 56, le tabac à 65.

Si l'on prend également 100 pour représenter le prix moyen de transport en 1867-1872, on trouve que ce prix est descendu de degré en degré à 44 en 1897 (1). Les blés destinés à l'exportation à New York ont subi cette double influence, celle de la diminution du prix à la ferme par l'extension et le progrès des cultures et celle de l'abaissement du prix de transport par la concurrence des transporteurs. Le boisseau de blé exporté, qui valait en moyenne 1 dollar 12 cents en 1867-1871 et qui était monté jusqu'à 1 dollar 33 cents en 1878, est descendu à 58 cents en 1895 et est remonté à 75 cents en 1897.

Le maïs (prix d'exportation) a baissé plus encore : de 75 cents le boisseau, prix moyen de 1867-1871, il est tombé à 31 cents en 1897.

L'auteur a donné, par une ingénieuse comparaison, la mesure du bénéfice que le bon marché des transports a procuré aux agriculteurs depuis trente ans. Par les lacs et le canal Erié et l'Hudson, c'est-à-dire par la voie la plus économique, il lui fallait, en 1867, dépenser la valeur d'un boisseau pour en faire transporter 5,77 de Chicago à New York; pour le prix d'un boisseau, en 1897, il en faisait transporter 17,24.

Ce sont là des faits précis ou, pour parler plus exactement, des calculs fondés sur un nombre très considérable d'observations aussi précises que le comporte cette matière. Je ne connais pas d'autre pays qui puisse en fournir un aussi grand nombre recueillis sur un aussi vaste territoire et avec les mêmes détails circonstanciés. Dans l'ordre agricole comme dans l'ordre industriel, les États-Unis sont

---

(1) Voir le tableau, page 130.

un immense foyer d'activité et un laboratoire d'expériences économiques dont on apprécie l'importance quand on calcule qu'en 1897 le transport des marchandises par voie ferrée a été en nombre rond de 150 milliards de tonnes kilométriques (95 milliards de tonnes américaines transportées à 1 mille de distance).

**Changements survenus dans le prix moyen, à la ferme, des denrées agricoles (100 étant la moyenne de 1867-1872).**

Années.	Mais.	Blé.	Avoine.	Seigle.	Orge.	Sarrasin.	Pommes de terre.	Foin.	Tabac.	Changement dans le prix du transport de la tonne par mille.	Blé exporté (prix par boisseau).
Moyenne de 1867-1872.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	\$
1867. . . .	117	134	116	124	89	106	116	87	101	105	0,92
1868. . . .	96	100	109	118	138	105	104	86	100	99	1,36
1869. . . .	123	71	99	95	90	97	76	87	100	93	1,05
1870. . . .	102	87	102	91	100	95	114	107	103	103	1,12
1871. . . .	89	106	95	88	96	100	95	122	95	98	1,18
1872. . . .	73	103	78	84	87	99	94	111	99	101	1,31
1873. . . .	91	99	91	87	110	101	115	107	82	88	1,15
1874. . . .	120	80	123	96	109	98	108	102	127	83	1,29
1875. . . .	76	83	84	83	94	83	61	92	75	78	0,97
1876. . . .	70	89	85	76	80	89	109	77	73	67	1,11
1877. . . .	72	98	74	71	80	90	77	72	»	70	1,12
1878. . . .	65	72	64	65	73	71	103	62	60	71	1,33
1879. . . .	77	102	87	81	75	80	77	80	62	63	1,07
1880. . . .	81	88	94	94	84	80	85	100	88	67	1,25
1881. . . .	131	110	121	116	104	116	160	101	103	65	1,11
1882. . . .	100	81	98	76	80	98	98	83	90	60	1,19
1883. . . .	87	84	86	72	74	110	74	70	97	66	1,13
1884. . . .	73	60	73	64	62	79	70	70	88	62	1,07
1885. . . .	67	71	75	72	71	75	79	74	83	55	0,86
1886. . . .	75	63	78	67	68	73	82	72	80	55	0,87
1887. . . .	91	63	80	68	66	76	120	85	114	54	0,89
1888. . . .	70	85	73	73	75	85	71	75	83	55	0,85
1889. . . .	58	64	60	»	»	»	»	»	»	50	0,90
1890. . . .	104	77	111	»	»	»	»	»	»	51	0,83
1891. . . .	84	77	60	»	»	»	»	»	»	49	0,93
1892. . . .	81	58	83	»	»	»	»	»	»	49	1,03
1893. . . .	75	50	77	64	52	78	104	74	87	48	0,80
1894. . . .	94	45	85	62	56	75	94	73	73	47	0,67
1895. . . .	52	47	52	55	43	61	47	72	77	46	0,58
1896. . . .	44	67	49	51	41	53	50	56	65	44	0,65
1897. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,75

Il y a toujours profit pour la science et pour la pratique à l'observer. Je l'ai déjà fait par mon ouvrage sur l'*Agriculture aux États-Unis*, dont un chapitre est consacré aux transports et à leur influence sur le commerce des denrées agricoles. Le travail de M. Newcomb ne change pas les conclusions de ce travail, mais il complète et précise les renseignements.

### CONCLUSIONS.

1° En général, le prix du transport des marchandises par chemin de fer a diminué de 56 p. 100, soit plus de moitié, depuis trente ans aux États-Unis. Exprimée en mesures françaises, la tonne kilométrique ne coûte plus en moyenne qu'environ 2 centimes  $\frac{1}{2}$  (2,54 centimes).

2° Les denrées agricoles, étant la matière d'une circulation énorme, obtiennent des prix plus réduits. Les moyennes annuelles les plus basses du prix de transport du boisseau de blé de Chicago à New York ont été : par chemin de fer de 12 cents environ en 1896, par voie mixte de 6<sup>cts</sup>,61 en 1896, par eau (lacs, canal et fleuve) de 3<sup>cts</sup>,71 en 1895. En calculant d'après la distance moyenne de 1 500 kilomètres et en convertissant en mesures françaises, on obtient pour le prix de la tonne kilométrique environ 1,5 centime, 0,8 centime et 0,048 centime. Les moyennes annuelles ne sont descendues aussi bas qu'une année jusqu'ici et le fait s'est produit sur le trajet où il y a le plus de denrées de ce genre à transporter et où la concurrence des voies de transport est la plus grande. Il ne faut pas confondre ce minimum avec la moyenne des États-Unis, mais il faut le signaler pour montrer jusqu'où peuvent descendre les prix.

Il n'y a d'ailleurs pas de raison pour nier que le minimum ne deviendra pas un jour la moyenne.

3° Le prix moyen de la tonne kilométrique a baissé aussi en France (1), moins toutefois qu'aux États-Unis, puisqu'en moyenne il était de 6,10 centimes en 1867 et de 5,12 centimes en 1896. C'est à peu près le double de la moyenne américaine actuelle.

Cette différence provient de plusieurs causes. Une des plus importantes me paraît être la plus grande longueur des trajets sans rupture de charge aux États-Unis. En effet, les marchandises font en moyenne environ 200 kilomètres sur les chemins de fer américains; elles en font environ 100 sur les chemins français.

Il y a, d'ailleurs, sur les chemins français, certains tarifs, particulièrement des tarifs agricoles, qui descendent aussi bas que sur les voies américaines; par exemple, sur le réseau d'Orléans, les expéditions de céréales, par 26 tonnes au moins, sont taxées à 1,7 centime la tonne kilométrique, les engrais (pour 5 tonnes transportées à 700 kilomètres au moins), 1,4 et 1,6 d'après le tarif commun aux grands réseaux pour 10 tonnes transportées à 1 000 kilomètres (renseignements communiqués par M. Schelle).

4° Ces résultats ont été obtenus en Amérique sous un régime de liberté, non absolue, mais très large, grâce auquel les compagnies, propriétaires de leurs voies comme de leur matériel, ont fixé elles-mêmes, dans les limites de la loi de 1887, leurs tarifs. Elles les changent suivant les intérêts du moment; elles admettent des taxes différentielles, elles se font parfois une concurrence acharnée et d'autres fois elles se concertent, s'associent ou se fondent les unes dans les autres. Ce système a des inconvénients qui ont été souvent signalés (2); mais toute compensation faite,

---

(1) La statistique des chemins de fer français donne le tarif (pour les chemins de fer d'intérêt général) depuis 1841, année où il était de 0 fr. 12 c.

(2) On peut se faire une idée des réclamations que soulèvent les tarifs américains en lisant le ques-

il paraît cependant par le résultat qu'il a fonctionné à l'avantage de la circulation qu'il est destiné à servir, puisque depuis trente ans il lui a procuré la multiplication rapide des voies et le bon marché des transports.

5° Que l'agriculture lui doive une notable partie de sa prospérité, cela n'est pas douteux. Réduire le temps, l'espace et la dépense, c'est élargir le débouché des produits de la ferme, même aux États-Unis, c'est créer ce débouché. Le Far West serait encore en partie désert sans les chemins de fer. En opérant le rapprochement du producteur et du consommateur, ils ont donné de la valeur au produit du premier et assuré au second l'abondance ou le bon marché, souvent l'un et l'autre à la fois. Depuis trente ans que je professe l'économie politique, je n'ai pas cessé de signaler le perfectionnement des voies de communication comme un des résultats les plus remarquables de la science appliquée à l'industrie et comme une des causes principales des grands progrès économiques de notre siècle.

6° Cette facilité croissante des transports est une des applications du *principe de la moindre action*, qui est une des notions fondamentales de l'économie politique; l'homme cherche à se procurer le plus de satisfactions possible au prix du moindre effort; les progrès de l'industrie contribuent à ce résultat. L'économie des transports est un de ces résultats; car elle diminue l'effort intermédiaire entre la production et la consommation, autrement la dépense nécessaire pour passer de l'une à l'autre.

7° La *valeur* est ce qui préoccupe surtout les particuliers; mais la *richesse* est ce qui intéresse le plus les nations et l'humanité. En effet, toutes autres choses restant égales, un particulier est d'autant plus riche que les biens qu'il possède ou qu'il produit acquièrent plus de valeur sur le marché, parce que cet accroissement lui permet de se procurer, en échange, plus de biens; c'est pourquoi les producteurs se réjouissent d'ordinaire de la cherté, tout en conspirant eux-mêmes au bon marché par la concurrence qu'ils se font. Mais l'humanité vit non de valeurs, lesquelles ne sont que des rapports, mais de biens consommables qui sont des réalités; plus ces biens sont abondants, mieux sont pourvues les sociétés humaines dans lesquelles la répartition se fait librement; c'est ce qui importe, quel que soit d'ailleurs le prix, c'est-à-dire le rapport de valeur avec la monnaie.

La diminution de valeur des transports est un bien, puisqu'elle a eu pour effet direct de diminuer l'effort du passage d'un lieu à un autre et pour effet indirect de créer l'abondance de la demande au lieu de production et l'abondance de l'offre au lieu de consommation: elle a nivelé les prix.

Il m'a paru utile d'indiquer ces deux dernières conclusions sans y insister, parce que je n'ai pas à exposer ici une question générale d'économie politique, non plus qu'à montrer qu'il en est résulté non une surproduction dans le monde, mais une production mieux équilibrée et plus adéquate aux besoins croissants des peuples devenus plus riches par le travail.

E. LEVASSEUR  
(de l'Institut).

---

tionnaire relatif aux transports (*Topical plan of Inquiry on the Condition of Labor and Capital employed in Transportation*) que vient de publier à Washington l'« Industrial Commission » instituée le 18 juin 1898 par le Congrès.

---