

“qui loin de compliquer l'ouvrage aux stations, le simplifie. Cette objection est un fantôme qui disparaît devant la lumière des faits.”

Nous en venons maintenant aux frais de transport, et à ce sujet je me permettrai de faire un autre court extrait des opinions de M. Flachet. Il venait de discuter l'opportunité de maintenir quatre pieds huit pouces et demi comme jauge générale en France quand le montant du trafic justifierait la dépense extra, mais quand il était insuffisant il dit : “Nous devons chercher une nouvelle solution pour réduire le coût du transport, et si cette solution devient possible par l'adoption de la jauge de deux pieds huit pouces ou trois pieds quatre pouces, nous devons nous y résigner. Il est probable que les meilleurs moyens d'arriver un jour ou l'autre à la jauge ordinaire seraient de commencer par la jauge étroite, qui en diminuant le coût du transport dans la proportion de quatre à un aurait pour effet développer les productions du pays.” J'ai fait cet extrait parce qu'il correspond exactement aux expériences faites en Angleterre où il a été démontré que sur une des meilleures lignes de chemin de fer du pays, ayant un trafic plus considérable qu'aucune autre ligne dans l'univers, (un trafic de marchandises, non compris les charbons et minéraux se montant à dix millions de tonnes par année), quatre tonneaux de poids mort avaient à être mis en mouvement contre chaque tonneau payant, et prenant en moyenne le trafic des lignes anglaises, le poids mort est dans la proportion de six à sept tonneaux pour chaque tonneau de poids payant. Avec le système de jauge étroite, cette disproportion formidable entre le poids payant et le poids mort disparaîtra et nous arriverons conséquemment à une réduction du coût de transport dans une proportion égale à la réduction du poids mort. Sur la ligne à laquelle je viens de faire allusion, chaque wagon à marchandises pesant quatre tonneaux et parcourant un mille transportait seulement un tonneau payant de marchandises, et, en supposant que nous ne transportions qu'un tonneau de marchandises dans chaque wagon pesant lui-même un tonneau, mais capable de transporter trois tonneaux, nous aurons épargné dans la proportion de un tonneau de poids mort contre un tonneau payant au lieu de quatre tonneaux de poids mort contre un tonneau payant; l'entretien de la voie et les réparations au matériel roulant ont tous réduits dans la même proportion.

Les meilleures recommandations de la ligne à jauge étroite sont donc l'économie sous tous les rapports, sûreté parfaite jusqu'à trente milles à l'heure et de plus avantage de