

tance qu'en Angleterre, qui avant l'invention des chemins de fer avait des moyens de transport comparativement faciles par de bonnes routes et des canaux.

En France, cette question de jauge étroite a reçu la sanction formelle de tous les principaux ingénieurs; les questions de sûreté, de coût, de vitesse, et de transbordement ont toutes été étudiées avec soin, et les conclusions auxquelles en sont arrivées MM. Eugène Flachat M. Dagail et autres peuvent être brièvement rapportées ici. Sur la question de sûreté M. Dagail dit: " Cette objection n'est point technique, elle a été inventée par un public qui craint de voyager dans des chars plus petits et moins sûrs, dit-il, que les chars à jauge large. Rien ne peut être moins sérieux que cette objection. Il est tout aussi facile d'avoir un char parfaitement sûr avec une jauge de trois pieds que sur un chemin de quatre pieds huit pouces et demi. Il a été construit ici (en France) des chars de passagers à deux étages fermés sur les côtés, chose beaucoup plus difficile à accomplir que de faire un char sûr pour une jauge de trois pieds." Sur ce point aussi le comité technique de l'Union des chemins de fer allemands, dans son rapport recommandant les lignes à jauge de trois pieds et deux pieds six pouces, donne comme opinion: " Que la ligne à jauge étroite offre toutes les sûretés nécessaires." Le prix de revient de ces chemins en France sur le même contour de terrain n'est que de la moitié du coût d'une ligne de quatre pieds huit pouces et demi. C'est la proportion que j'ai toujours considérée comme représentant la différence du coût ici. La vitesse est de seize à vingt-quatre milles à l'heure, la vitesse des trains de seconde classe (omnibus) en France est de dix-huit milles.

La question de transbordement a aussi été examinée avec soin. Il est démontré sur les lignes à jauge étroite existantes en France et en Belgique que le coût du transbordement des marchandises en sacs est de deux à trois centins par tonne et que le coût des marchandises de toutes sortes n'a jamais excédé cinq centins. En terminant la discussion sur ce sujet, devant la société des ingénieurs en France, M. Eugène Flachat dont la réputation et les opinions ont la même importance que de celles Stephenson en Angleterre dit: " En conclusion, le transbordement ne peut sous aucune circonstance être un obstacle à l'adoption de la jauge étroite, pas plus pour le charbon que pour aucune autre marchandise. Sous un autre point de vue le transbordement est indispensable à l'économie du matériel roulant."

Toutes ces considérations démontrent que le plus faible argument contre la jauge étroite est le transbordement,