

CHRONIQUE

SOMMAIRE :

RENSEIGNEMENTS DIVERS. — 1. Transsibérien. Tracé du chemin de fer Circumbaïkalien (p. 281). — 2. Vingt années d'application de Conventions de 1883 (p. 283). — 3. État des travaux du Tunnel du Simplon au mois de juillet 1904 (p. 293). — 4. Emploi d'un rail à patin renversé comme rail prise de courant sur le pont de Brooklyn à New-York (p. 293).

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE (p. 296). — Transport de marchandises. Livraison. Déballage postérieur non contradictoire. Constatation d'avarie exigée par le destinataire. Refus légitime du chef de gare. — Marchandises Livraison en gare. Lettre d'avis non obligatoire. Ordre du destinataire de remettre les marchandises au camionnage. Adresse du destinataire insuffisante. Ordre non obligatoire. — Expédition de plusieurs colis. Perte de l'un d'eux. Perte partielle et non totale. Réclamations. Application de la déchéance de l'article 105 du Code de Commerce. — Expédition en grande vitesse. Délais de transport. Train ne comprenant que des voitures de 3^e classe. Train non obligatoire. — Droits d'octroi. Matières et matériaux utilisés dans le périmètre de l'Octroi de Paris pour le Service général des chemins de fer. Exonération des droits par application de l'article 148 de la loi du 28 avril 1816. Chemins de fer de Petite Ceinture de Paris. Caractère. Réseau d'intérêt général.

DOCUMENTS OFFICIELS. — Divers (p. 299).

BIBLIOGRAPHIE. — Actualités scientifiques, par Max de Nansouty. — La mécanique pratique, par E. Dejonge, refondue par C. Codron (p. 299).

RENSEIGNEMENTS DIVERS.

1. **Transsibérien. — Tracé du chemin de fer Circumbaïkalien** (1). — Le Chemin de fer transsibérien, commencé en 1891 à Vladivostok sur le Pacifique et en 1892 à Théliabinsk près de la frontière européenne a une longueur totale de 6.388 kilomètres. Cette ligne n'offrait jusqu'ici d'autre discontinuité que celle occasionnée par la présence du lac Baïkal.

Pendant la période navigable, la traversée du lac, qui est de 67 km., s'opère au moyen de grands bacs à vapeur, pouvant transporter des trains de 25 wagons, chargés de marchandises et de voyageurs. Mais lorsque le lac est pris par les glaces, les communications entre les deux parties de la grande ligne, deviennent plus difficiles et le service est souvent interrompu.

C'est dans le but d'obvier à cet inconvénient qu'il fut résolu de procéder à l'exécution de la section qui contourne la rive méridionale du lac Baïkal, exécution qui fut dès le début différée par suite des grandes difficultés de terrain rencontrées.

Le point de départ de la ligne est à la station Baïkal sur la ligne d'Irkoutsk au lac Baïkal ; cette station est située non loin de l'embouchure de l'Angara ; le point terminus de la ligne est à la station de Myssovaja ou Myssovsk sur le chemin de fer du Transbaïkal.

Le Circumbaïkalien aura une longueur totale de 260 km. ; il se divise en deux sections ; l'une de Baïkal à Kultuk de 85.34 km. (80 verstes), et l'autre de Kultuk à Myssovaja de 174.32 km. (174.32

(1) D'après *Centrallblatt der Bauverwaltung*.

verstes); cette dernière section comprend un embranchement de 3.2 km. (3 verstes), vers Tanchoi, sur le bord du lac,

On a établi à Tanchoi un nouveau port de débarquement des bacs à vapeur; cet embranchement, qui sera maintenu en exploitation même après l'exécution complète de la ligne, servira comme moyen auxiliaire de transport en cas d'interruption de service.

La section Baïkal-Kultuk traverse, dans le voisinage immédiat du lac, un terrain montagneux coupé de gorges profondes et présentant des massifs rocheux presque verticaux généralement sans grande résistance. Cette section comporte 32 tunnels d'une longueur totale de 5 k. 87; on n'y rencontre pas moins de 210 ouvrages d'art, tels que ponts, petits viaducs, etc. Le plus long tunnel a une longueur de 800 mètres. Les devis prévoient un déblaiement des parties rocheuses de 91.040 mètres cubes par kilomètre; pour les murs de soutènement et de muraillements, on prévoit 1.640 mètres cubes par kilomètre. Certaines tranchées ont jusque 85 m. 34 de profondeur.



Des glissements de terrain s'étant produits en certains endroits, pendant le cours des travaux, on s'est décidé à voûter les passages dangereux dans les tranchées. Presque tous les tunnels ont dû être consolidés par un revêtement en maçonnerie, bien que le projet n'ait prévu de revêtement que pour le 1/3 seulement de la longueur des tunnels. La voie a été établie à 9 m. 6 au-dessus du niveau des eaux du lac.

La section de la ligne entre Kultuk et Myssowaja se trouve plus éloignée du lac; le pays traversé est plat ou légèrement ondulé; on y rencontre cependant à certains endroits et jusque vers les bords du lac,

le commencement de la grande chaîne de montagnes ; un seul tunnel de 78 m. 94 a été nécessaire, mais le tracé franchit un grand nombre de torrents, de marais, de terrains mouvants et, en certains endroits, un terrain continuellement congelé.

Le coût total de la ligne circumbaïkalienne, y compris le raccordement de Tanchoi au lac, est évalué à 52.523.995 roubles, soit environ 150 millions de francs, pour une longueur totale de 259 k. 66 (243,41 brasses), ce qui donne par conséquent un prix kilométrique moyen d'environ 540.000 francs. Les études préliminaires et les recherches géologiques exécutés depuis 1895 se sont élevées à plus d'un million de roubles, soit 2.700.000 francs.

La plate-forme des remblais a 5 m. 50 de largeur : celle des tranchées au plafond 5 m. 33.

Le rayon minimum des courbes est de 320 mètres et la plus forte rampe est de 8 ‰.

Le poids des rails est d'environ 32 kgs, par mètre courant.

Les dépôts de locomotives et les ateliers sont construits en maçonnerie de briques, les stations sont en bois, à l'exception de la station de Kultuk ; les ponts sont tous métalliques sur piles en maçonnerie ; les viaducs sont en maçonnerie et en pierres travaillées.

Les tunnels sont prévus pour deux voies ; mais on n'y établira provisoirement qu'une seule voie.

Un croisement avec voie de garage est établi tous les 11,74 km.

La ligne pourra donner passage à quatorze trains par vingt-quatre heures dans les deux sens, mais il est à supposer que dans les commencements de l'exploitation, le nombre de trains dans les deux directions ne dépassera pas le chiffre de sept.

Les travaux ont été commencés au printemps en 1902 et seront probablement terminés au commencement de 1905.

La partie de Tanchoi à Myssowaja (70 km.) est terminée depuis 1903.

2. Vingt années d'application des conventions de 1883 (1). — Lorsqu'en 1883 le Gouvernement traita avec les six grandes Compagnies de chemins de fer, il introduisit dans les conventions qu'il avait passées avec elles en 1859, puis en 1863, en 1868 et en 1875, un certain nombre de modifications dont plusieurs offrent de l'importance, mais en somme il n'innova point et ne substitua pas un régime à un autre. Il laissa au contraire subsister et même il consolida le système qu'avaient sanctionné les lois du 11 juin 1859, système consistant à répartir entre les six grands réseaux les lignes dont l'exécution avait été décidée, à charger les Compagnies de les construire et de les exploiter, et à doter celles-ci, grâce à une garantie d'intérêt, d'un crédit assez solide pour leur permettre de se procurer, à de bonnes conditions, tous les fonds qui leur seraient nécessaires.

Ce système avait fait ses preuves, et si les conventions de 1859 avaient rencontré quelques détracteurs, l'opinion publique leur avait été en général favorable. On s'accordait à reconnaître l'ingéniosité et l'efficacité d'une combinaison, en vertu de laquelle les capitaux privés avaient pu couvrir la France de chemins de fer, moyennant le versement éventuel par l'Etat de sommes qui ne constituent de sa part que des avances et qui lui seront remboursées, grossies des intérêts simples à 4 ‰, soit avant la fin des concessions, soit à l'expiration desdites concessions.

Puisqu'ils maintenaient en vigueur le régime établi depuis près d'un quart de siècle, les auteurs des conventions de 1883 étaient fondés, semble-t-il, à espérer que ces conventions ne soulèveraient pas, une fois mises en pratique, plus d'opposition que n'en avaient soulevé les conventions antérieures. On sait qu'il n'en fut rien, et que les plus violentes critiques ont été dirigées contre elles. Encore aujourd'hui il ne manque pas de gens qui, dans le Parlement et dans la Presse, les considèrent comme injustifiables. Cette appréciation est-elle exacte ? La question nous paraît pouvoir être aujourd'hui posée et résolue d'une façon

(1) Articles publiés dans *l'Economiste français* des 23 et 30 juillet 1904, sous la signature de M. Ch. Gomel.