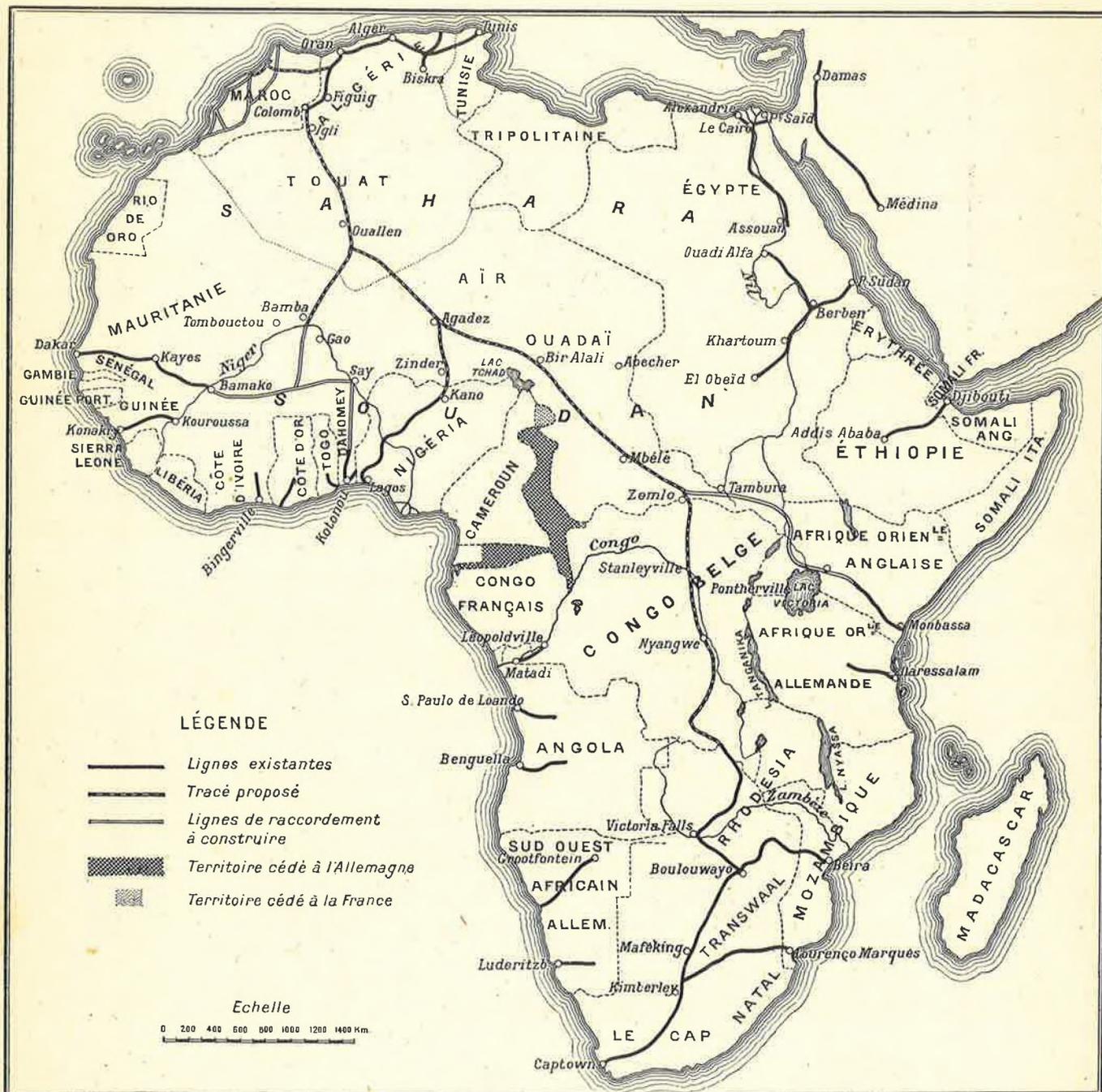


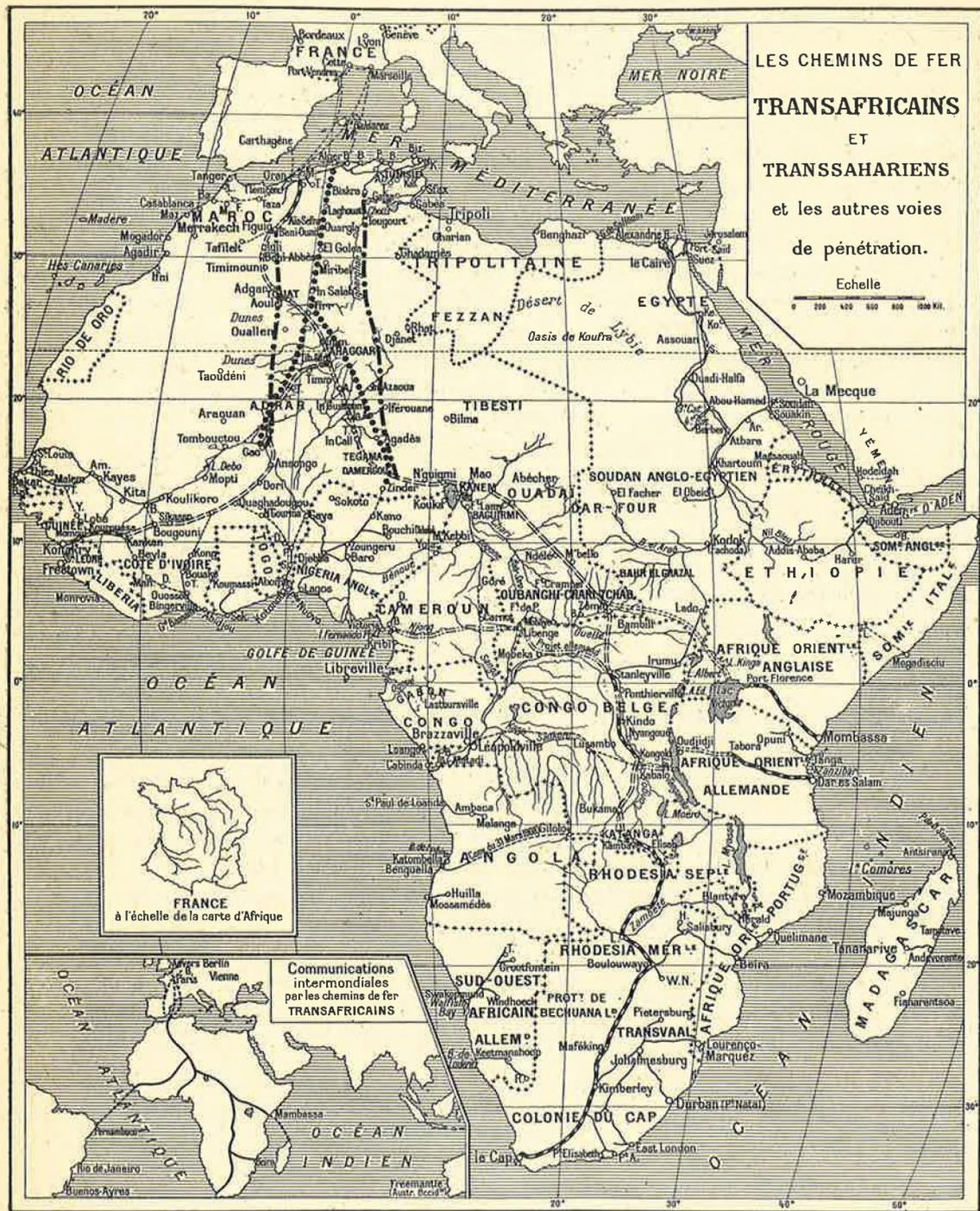
2. **Les Chemins de fer en Afrique et le Transafricain** (1) (Fig. 1, 2 et 3). — La question de l'établissement d'un réseau ferré, partout ailleurs si importante, est absolument primordiale

Fig. 1. — PROJET BERTHELOT.



(1) Résumé de la conférence faite, à la *Société de Géographie Commerciale de Paris*, le 19 mars 1912, par M. Roume, Gouverneur Général honoraire des Colonies.

Fig. 3. — LES CHEMINS DE FER TRANSAFRICAINS ET TRANSSAHARIENS.



en Afrique pour l'appropriation de ce continent par l'Europe civilisée et l'exploitation rationnelle des immenses ressources naturelles de l'intérieur du pays. La direction générale des premières voies ferrées créées en Afrique dérive de la configuration physique de ce continent et de sa division politique : ce sont des voies de pénétration de la côte vers l'intérieur. C'est ainsi que de même que les chemins de fer de l'Afrique occidentale française, sur lesquels on reviendra tout à l'heure, les chemins de fer des colonies anglaises de Sierra Léone, de Gold Coast et de la colonie allemande du Togo, se sont portés dans des directions sensiblement perpendiculaires à la côte ; le premier, celui de Sierra Leone, pour atteindre les confins libériens ; celui de la Gold Coast, dans le but surtout de permettre l'exploitation des mines d'or du pays askanti. Mais les chemins de fer de ces colonies enclavées dans les possessions françaises ne peuvent avoir qu'une longueur médiocre et une portée limitée. C'est ainsi que la dernière ligne ouverte au Togo au mois d'avril 1911, celle de Lorné à Atapekma, n'a qu'un développement de 161 kilom.

Il en va tout autrement du magnifique réseau que les Anglais sont sur le point d'achever dans leur grande et florissante colonie de la Nigéria. Ce réseau se compose de deux lignes principales. La première, longue d'environ 600 kilom., part de Baro, point situé sur le Niger et jusqu'où peuvent remonter les grands cargos, et a été poussée avec une très grande rapidité jusqu'à Kano, métropole des pays haoussas. Un embranchement en construction, d'une longueur de 160 kilom., se détache de cette ligne pour permettre l'exploitation des importantes mines d'étain de Basoutchi.

La seconde ligne en voie d'achèvement et qui sera d'une longueur d'environ 940 kilom., part du grand centre commercial qu'est le port de Lagos, traverse les villes populeuses d'Abéokouta, d'Ibadan, passe le Niger à Djebba et va rejoindre la première à Minna.

Continuant à descendre la côte, on trouve au Cameroun les Allemands qui ont entrepris la construction de deux lignes, la Nordbahn qui est poussée vers les monts Manengouba, sur une longueur de 160 kilom. mais qui serait destinée à traverser du sud au nord toute la colonie, voire même à se diriger vers l'Adamaoua et le Tchad ; et la ligne dite du centre qui, empruntant la vallée du Njoug, a pour objet de drainer au profit des ports allemands du Cameroun les produits que la pente naturelle amènerait vers le Congo.

Dans les territoires immenses qui forment le colonie belge du Congo, tout l'énorme développement du bassin et de ses affluents n'a pour exutoire vers la mer que des défilés absolument inaccessibles à la navigation et qu'il a fallu doubler par un chemin de fer ; c'est le chemin de fer de Matadi à Léopoldville d'une longueur de 400 kilom. Après avoir rencontré de très grandes difficultés de construction, le succès le plus complet a couronné cette entreprise hardie ; la voie construite est devenue insuffisante pour le trafic qu'elle dessert, et son élargissement à brève échéance est d'ores et déjà projeté.

La construction du chemin de fer de Matadi au Pool a dû être complétée par celle des tronçons de Stanleyville à Ponthierville (de 127 kilom.) et de Kindre à Kongolo (de 355 kilom.), qui permettent de franchir les obstacles que présentent les grands fleuves dans cette partie de son cours. A ces tronçons doivent se raccorder des lignes reliant le Congo aux grands lacs ; l'une d'elles, celle de Kabala à Albertville sur le lac Tanganyka (d'une longueur de 260 kilom.), est destinée à contrebalancer l'influence que doit exercer sur le commerce de ces régions le prolongement, jusqu'à la rive allemande du lac, de la voie ferrée partant de Dar-es-Salam.

Le chemin de fer anglais de la Rhodésia a atteint le premier le chef lieu de Katanga, Elisabethville, et y a fait dominer jusqu'à présent d'une façon très nette l'élément anglo-saxon. Son débouché sur la mer est le port de Beira, qui appartient à la colonie portugaise de Mozambique, mais qui est placé économiquement sous l'influence britannique. Un raccourci projeté de Salisbury à Broken hill rendra encore plus efficace l'action exercée par cette voie de communication. Une autre ligne partant, non plus de l'Océan Indien, mais de l'Océan Atlantique, du port de Lobito-Bay, dans la colonie portugaise de l'Angola, offrira un nouveau débouché aux mines de Katanga. La longueur de la ligne projetée serait de 1,890 kilom. dont 325 kilom. étaient construits au cours de 1911 par la Compagnie du Benguela.

Les Allemands se préoccupent de leur côté de dériver au moins une partie du trafic espéré vers les

ports de leur colonie de l'Est Africain, tandis que les Belges étudient les moyens d'en faire profiter leur réseau de voies de communication fluviales et ferrées, soit par un chemin de fer d'environ 500 kilom. reliant Elisabethville au bief navigable du Congo supérieur, soit même, pour éviter des transbordements multiples, par un chemin de fer transversal reliant directement Katanga au Congo inférieur. Ces indications, quoique relativement sommaires, suffisent à donner un juste aperçu de la complexité et de l'importance des questions industrielles et commerciales dans cette partie de l'Afrique.

En ce qui concerne l'Afrique Australe, nous nous bornerons à mentionner ici l'effort relativement considérable, mais d'une portée générale limitée, accompli par les Allemands dans leur colonie du Sud-Ouest qui leur a valu jusqu'à présent tant de déboires et si peu de satisfactions. Nous ne parlerons du réseau ferré de l'Afrique australe britannique, dès à présent très développé, que pour signaler son prolongement dans l'intérieur de l'Afrique, au Katanga (1). Par contre, dans l'Est Africain, à côté de l'exploitation immédiate des territoires, l'effort considérable exercé parallèlement dans les deux colonies de l'Est africain allemand et anglais, en vue de la pénétration dans la région des grands lacs et le centre de l'Afrique, mérite plus d'attention. Du port allemand de Dar-es-Salam part une ligne, la Central-Bahu, qui doit atteindre Tabora au commencement de cette année et qui, prolongée de 400 kilom., gagnera les rives du lac Tanganyka, à peu près en face d'Albertville, terminus du chemin de fer belge en construction. Un embranchement partant de Tabora se dirigera plus tard sur le lac Victoria, tandis qu'une autre ligne, la Nord-Bahn, partant du port de Tanga, suit une direction parallèle à la frontière anglaise et s'est avancée le 4 octobre 1911, jusqu'à Moschi, au kilom. 352, au pied du pic géant, le Kilimandjaro. Elle sera d'ailleurs certainement prolongée plus tard, elle aussi, jusqu'à cette vaste mer intérieure qu'est le lac Victoria ; elle entrera ainsi en concurrence directe avec la ligne anglaise plus ancienne de Mombassa à l'Ouganda, qui aboutit elle aussi au lac Victoria, à Port Florence : mais celle-ci comporte un prolongement très important et dont la ligne allemande, nécessairement limitée au lac, n'est pas susceptible. La ligne anglaise de Mombassa à l'Ouganda traversera le territoire de l'Ouganda, gagnera le lac Albert-Edouard et, ayant ainsi atteint le bassin du Nil, elle pourra se mettre en contact d'une part avec une ligne belge partant de Stanleyville vers le lac Albert, d'autre part avec les possessions françaises du Haut Oubanghi ; une mission spéciale étudie actuellement cette dernière question.

Les rivages désolés de la Somalie italienne et de la Somalie britannique sont restés jusqu'à présent inviolés par le rail ; il faut cependant signaler l'existence d'un projet de ligne, qui aurait une longueur d'environ 400 kilom, reliant la côte de la Somalie italienne à Lugh, à l'intersection de la Somalie de l'Est africain anglais et de l'Ethiopie.

Au-dessus des plateaux semi-désertiques de la Somalie se dresse le bassin naturel qui enserme les hauts plateaux de l'Abyssinie, seule partie du sol africain soustraite à la domination européenne. Un chemin de fer va bientôt mettre en communication le port français de Djibouti avec la capitale de l'empire, Addis-Abeba ; d'une longueur totale qui sera d'environ 800 kilom., il a atteint depuis plusieurs années déjà Dire-Daoua, au pied des montagnes du Harrar, à 310 kilom. de Djibouti ; sa construction reprise activement depuis deux ans permet d'espérer que Addis-Abeba sera atteint vers la fin de 1914.

En dehors du petit chemin de fer d'intérêt purement local de la colonie italienne de l'Erythrée, la seule voie ferrée qui se rencontre sur la rive africaine de la mer Rouge jusqu'au canal de Suez est la ligne récemment construite de Port Soudan à Berber, où elle se relie au réseau égyptien et soudanais. Le développement de ce réseau se poursuit avec méthode parallèlement à la pacification définitive et à l'organisation du Soudan anglo-égyptien. De Khartoum, la voie ferrée, suivant d'abord la vallée du Nil Bleu, s'infléchit ensuite à l'Ouest, s'enfonce dans le Kardofan dont elle vient d'atteindre la capitale, El

(1) La « *Revue Générale* » a donné un exposé détaillé de la situation des chemins de fer de l'Afrique australe britannique dans son N° de Juin 1912.

Obeïd. Nul doute que le rail ne s'étende encore dans cette direction et n'amène la prise en main complète du Darfour au grand avantage des possessions françaises de l'Eunedi et du Ouadaï.

A côté des efforts, de l'activité sans cesse croissante qui se déploient dans les colonies anglaises, allemandes, belges, portugaises, quelle part la France a-t-elle prise à cet immense labeur et que reste-t-il à faire ?

On peut dire que cette œuvre est, pour la plus grande partie, accomplie en Algérie et en Tunisie ; les lignes maîtresses y sont établies, et si les mailles de notre réseau ferré sont incontestablement destinées à se resserrer, l'essentiel y a été fait. Ce qui a été réalisé en Algérie et en Tunisie sera entrepris demain au Maroc, et l'on peut d'ores et déjà prévoir les grandes lignes d'un programme qui résulte de la nature même des choses et des données physiques connues. La voie ferrée principale Tunis, Alger, Tlemcen, trouve son prolongement naturel par Oudjda, Taourirt, le col de Taza jusqu'à Fez, d'où elle se dirigera par Meknès à Rabat et Casablanca. Sur cette ligne devra successivement s'embrancher celle de Tanger vers Fez, dont le traité du 4 février 1911 prévoit l'établissement en première urgence. La seconde capitale de l'empire, Marrakech, ne peut manquer d'être réunie à Casablanca d'une part, à Safi et à Mogador d'autre part, tandis que la fertile vallée du Sous sera desservie par une ligne dont on peut prévoir plus tard le raccordement, à travers le Tafilet, avec le terminus de la ligne algérienne de Colomb-Béchar. Enfin, mais sans doute à plus lointaine échéance, il est permis d'envisager la construction d'une ligne qui, partant de Marrakech, s'engagerait dans le couloir qui sépare les chaînes du Moyen Atlas et du Grand Atlas et rejoindrait, par la vallée de la Moulouïa, la grande ligne de l'Algérie à Fez.

Nous en arrivons maintenant à l'Afrique occidentale française, où le programme de chemin de fer qui y a été élaboré et qui se poursuit avec un grand esprit de suite, consiste en ceci : de nos quatre colonies côtières, Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey, séparées les unes des autres par des enclaves étrangères, partent des voies ferrées ayant pour objectif commun la vallée du Niger, hinterland de chacune d'elles (1).

Dakar est le point de départ de la première de ces lignes. Dakar, siège du gouvernement général, manifestement destiné à devenir un des grands ports d'escale du monde, était déjà desservi par le chemin de fer, long de 261 kilom., qui le relie au chef lieu du Sénégal, la vieille ville de St-Louis, d'où ont essaimé nos nouvelles colonies. Cette ligne, la première qui ait fonctionné en Afrique occidentale, créée sous des auspices bien peu favorables et pour des avantages plutôt politiques et militaires, a non seulement atteint son objectif, mais a produit par surcroît un essor économique tout à fait inattendu et donne un produit net très rémunérateur. D'intéressants projets de voies affluentes de cette ligne sont à l'étude actuellement.

St-Louis est la tête de ligne de la navigation sur le Sénégal, seule voie actuelle de communication avec l'intérieur, voie d'ailleurs très insuffisante et dont le terminus est à Kayes, d'où part la seconde voie ferrée qui ait été établie en Afrique occidentale, le chemin de fer de Kayes au Niger.

Un élan décisif a été imprimé à la construction des chemins de fer dans cette région, par l'institution, en 1904, du budget général de l'Afrique occidentale française, qui réunit en un faisceau les ressources financières jusque-là éparses des diverses colonies qui la composent, la métropole n'intervenant que pour autoriser les emprunts en leur donnant sa garantie qui est d'ailleurs restée et qui restera nominale. Des emprunts successifs de 65, puis de 100, puis de 14 millions ont été ainsi émis. La voie ferrée reliant directement Dakar à Kayes a été entreprise et l'on a vu se renouveler sur son parcours les merveilleux résultats qu'avait produits la mise en exploitation du chemin de fer de Dakar à St-Louis.

Le chemin de fer qui part de Konacy a atteint le Niger à Kouroussa et se poursuit jusqu'au centre

(1) La *Revue Générale* a publié des études détaillées sur ces chemins de fer dans les numéros de Septembre, Octobre, Novembre 1909 et Janvier 1910.

commercial important de Kankan. Celui de la Côte d'Ivoire a gagné les savanes du Baoulé ; enfin celui du Dahomey a été poussé jusqu'aux régions cotonnières de Savé.

En définitive, dans le courant de 1911, le développement du réseau ferré de l'Afrique occidentale française aura été porté à près de 3.000 kilom. C'est là un résultat très important, mais ce n'est qu'un commencement. Le gouverneur général M. Ponty, a tracé ainsi le programme de la constitution générale du réseau futur : les lignes de Dakar au Niger et de Konakry au Niger, prolongées jusqu'à leur rencontre à Bongonni pour former le tronc central du réseau qui passant par Sikasso, Bobo-Dioulasso, traversant la riche province de Mossi, aboutit au point où le Niger, dans la partie orientale de sa boucle, cesse d'être navigable, à Ansongo. A ce tronc central viennent aboutir les lignes de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, tandis que cette dernière projette vers le Niger un embranchement desservant le Haut Dahomey.

Ce système est complété par une ligne reliant celles de la Côte d'Ivoire et de la Guinée, en arrière du Libéria et de Sierra-Léone et par une autre transversale entre le chemin de fer de la Guinée et celui de Dakar au Niger, derrière la Guinée portugaise et la Gambie. L'ensemble de ces lignes entraînerait une dépense d'environ 480 millions, ce qui porterait le total du capital investi à peu près à 750 millions pour 8.000 kilom. Il ne s'agit pas, bien entendu, d'engager de suite une pareille dépense, et il convient de procéder par étapes, en tenant compte des possibilités financières. C'est dans ces conditions qu'un emprunt de 150 millions a été proposé, sur lesquels 136 millions seraient consacrés aux chemins de fer et permettraient, outre l'achèvement de la ligne de Dakar au Niger, de poursuivre la construction des autres lignes en ajoutant ainsi 1.500 kilom. au réseau existant. Il ne paraît pas douteux que les pouvoirs publics n'accordent leur sanction à ce projet.

Ainsi en Afrique occidentale, comme à la côte française des Somalis, comme en Tunisie, comme en Algérie, la France a pris une part importante, non inférieure à celle d'aucun de ses concurrents, à l'œuvre de pénétration de l'Afrique par le rail. Il existe malheureusement une ombre fâcheuse au tableau, la négligence apportée au Congo français qui, sauf une petite ligne privée d'exploitation minière, ne possède pas un kilom. de rail. Aussi les progrès de cette immense colonie ont-ils été extrêmement lents et difficiles et en est-on ainsi arrivé à la considérer comme une possession secondaire. Il semble cependant qu'on ne doive pas retarder plus longtemps une œuvre de réparation nécessaire dans nos colonies de l'Afrique équatoriale. Un emprunt de 21 millions a été autorisé sous la garantie, cette fois effective, de l'Etat, et ces ressources ont permis d'une part de doter le Congo des premiers éléments de l'outillage qui lui faisait défaut, et d'autre part d'entreprendre les études de deux chemins de fer de pénétration absolument indispensables à sa mise en valeur, l'un reliant Brazzaville à la côte, l'autre desservant le Gabon.

De cette revue rapide de l'ensemble des voies ferrées existant en Afrique et de celles qui vont s'y ajouter incessamment, il résulte que chacune des puissances européennes qui se sont partagé l'Afrique s'est préoccupée avant tout de desservir le mieux possible la zone qui lui était impartie et de faire affluer vers ses ports la plus grande quantité de produits venant de l'intérieur. Ce devait être nécessairement la première phase de l'établissement du réseau ferré africain, mais il était également inévitable que des conceptions plus larges, des vues plus générales se fissent jour, et c'est ce qui n'a pas manqué de se produire.

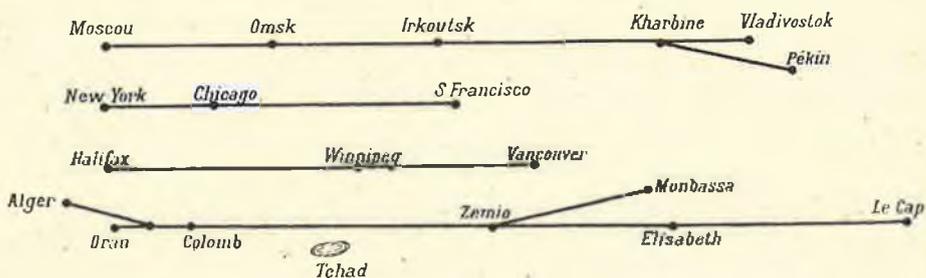
La conception d'ensemble qui a jusqu'à présent le plus frappé l'opinion, est celle qui se résume dans la formule bien connue du « Cap au Caire » comportant l'existence d'une voie ferrée continue et purement anglaise entre ces deux points. Il ne semble pas qu'il soit question de passer à brève échéance à une réalisation pratique de cette entreprise dont l'intérêt n'apparaît pas avec évidence. D'autres projets à plus ou moins grande envergure ont été récemment mis en avant ; la liaison, à travers le Congo belge, des chemins de fer du Cameroun avec ceux de l'Afrique orientale allemande, voire même celle du Cameroun avec la Tripolitaine à travers le Sahara ; on a exposé aussi le projet d'une ligne qui, se reliant au futur

réseau marocain, se dirigerait sur Dakar et aurait pour objet de réduire au minimum la traversée maritime vers l'Amérique du Sud. On pourrait en concevoir d'autres encore.

Mais une place à part doit être faite à une vaste conception qui, entre autres mérites, a celui d'être entrée dans la phase des études concrètes et poussées sur le terrain même : il s'agit du projet de chemin de fer transafricain dont l'objet est de relier l'Afrique du Nord à l'Afrique du Sud, Oran et Alger au Cap, par une voie ferrée continue et dont M. André Berthelot est l'auteur (1). Cette liaison avait déjà été envisagée à plusieurs reprises, mais les conclusions des études se heurtaient à deux ordres d'objections qui paraissaient insurmontables : d'une part, les difficultés, confinant à des impossibilités, de la traversée du Sahara, et d'autre part, à supposer que ces difficultés pussent être vaincues, l'improductivité radicale du chemin de fer.

Le problème ainsi posé paraissait donc insoluble, mais M. Berthelot en a hardiment et complètement transformé les termes. Il ne considère plus les régions sahariennes et même celles qui les avoisinent directement comme une zone à exploiter, mais comme une sorte de mer à franchir, et dont on n'attend naturellement aucun profit. Son objectif n'est pas le transport des marchandises, mais celui des voyageurs, appelés par leurs intérêts, par leurs fonctions ou encore par l'attrait sans cesse plus puissant du tourisme ou de la chasse, dans le centre et dans le Sud de l'Afrique. Il reste bien entendu à établir que le trafic ainsi limité, accru cependant de celui de la poste, des messageries et des marchandises de grosse valeur sous un faible volume, telles que le caoutchouc, l'ivoire, les plumes, suffira tout au moins à couvrir les frais d'exploitation, puis à rémunérer le capital d'établissement. Quant à la traversée du Sahara, l'une des difficultés et non la moindre, à savoir l'insécurité du désert, a complètement disparu. En ce qui concerne les difficultés techniques de construction, un groupement s'est constitué autour de M. Berthelot et a envoyé, à ses frais, une mission chargée de rapporter une documentation précise qui permettra d'établir des projets bien définis et de fournir des données exactes sur les conditions techniques, économiques et financières de cette grande entreprise, dont on peut se représenter l'importance par le schéma ci-dessous.

COMPARAISON DE LA LONGUEUR DU RÉSEAU TRANSAFRICAIN A CELLE DU TRANSIBÉRIEN
ET DES DEUX PLUS GRANDES LIGNES TRANSVERSALES DES ÉTATS-UNIS.



Mais il n'est pas besoin d'attendre le retour de cette mission pour marquer l'intérêt politique et véritablement national qu'elle présente. Il s'agit d'établir une ligne d'environ 10.000 km. amorcée en territoire français jusqu'à Colomb-Béchar, avec des tronçons déjà construits en territoire belge à concurrence de 500 km. et se confondant ensuite avec le réseau existant de l'Afrique du Sud. Cette ligne constituerait, peut-on dire, l'épine dorsale du continent africain et se reliait inévitablement à la

(1) Voir également au sujet du chemin de fer transafricain, une étude de M. J. Berge, dans le *Correspondant* du 25 Mars dernier, et une étude de M. Paul Leroy-Beaulieu dans la *Revue hebdomadaire* du 4 Mai.

plupart des réseaux locaux qui viennent d'être passés en revue, et en particulier à ceux de l'Afrique occidentale française, de la Nigéria, aux réseaux congolais et portugais, et, du côté de l'Océan Indien, à la grande ligne de l'Afrique orientale anglaise ; elle formerait le tronc commun de tous ces réseaux. Enfin et surtout le chemin de fer transafricain assurerait l'unité et la puissance de notre empire africain (1).

3. La tarification voyageurs sur les chemins de fer anglais et les récents relèvements de tarifs effectués (2). — Les avantages importants que les Compagnies anglaises ont été amenées à consentir dans ces derniers temps en faveur de leur personnel, notamment en matière de salaire, les ont amenées, comme il fallait s'y attendre, à chercher une légère compensation dans la révision de leurs tarifs. Les Compagnies n'étant pas tenues d'émettre des billets à prix réduits et aucune règle ne leur étant imposée par le Parlement quant à la fixation des prix de ces billets, c'est sur cette catégorie de billets qu'elles ont opéré des relèvements de tarifs. A la suite de plusieurs réunions tenues vers la fin de l'année dernière entre les représentants des principaux réseaux ayant leur terminus à Londres : le London and North Western, Great Western, Great Northern, Midland, Great Eastern, Great Central, London and South Western, London-Brighton and South Coast et le South Eastern and Chatham, une décision de principe fut prise à l'unanimité sur les deux points suivants :

1° aucun relèvement ne serait opéré sur les tarifs normaux de voyageurs ;

2° la plupart des tarifs réduits seraient relevés de 5 % environ dans l'ensemble.

Avant d'examiner les relèvements qui ont été opérés il est bon de donner un aperçu de la tarification anglaise applicable aux billets de voyageurs.

Tarifs normaux. — Le prix normal ou ordinaire (ordinary fare) est le prix du billet qui permet de voyager par n'importe quel train au choix du voyageur.

Sans vouloir remonter à l'origine, nous mentionnerons seulement qu'avant 1872 les voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes seulement étaient transportés par les trains rapides et les voyageurs de 3^e classe par les trains ordinaires et les "parliamentary trains" (3). A cette époque les prix fixés par les Compagnies étaient en moyenne de 12 c. 5 à 15 c. 6 par km. pour la 1^{re} classe, 9 c. 4 à 12 c. 5 par km. pour la 2^e classe, 6 c. 2 ou un peu moins par km. pour la 3^e classe par trains ordinaires ou "parliamentary trains". Un peu plus de 6 c. 2 pour la 3^e classe par quelques trains plus rapides auxquels des voitures de 3^e classe commençaient à être attachées.

En 1872, la Compagnie du Midland Railway introduisit des voitures de 3^e classe dans tous ses trains, et cette réforme fut réalisée ensuite par les autres Compagnies. En 1875, le Midland Railway abolit

(1) D'après des renseignements tout récents que nous devons à l'obligeance de M. Berthelot, les deux missions qui ont été chargées d'étudier le tracé de la traversée du Sahara poursuivent leurs travaux dans les meilleures conditions. — 4 tracés ont été étudiés pour le passage de la dépression des oasis du Touat au plateau du Sahara central. — Les résultats de ces études confirment les prévisions optimistes auxquelles les premières études avaient abouti. — La première partie du parcours présenterait la plus grande facilité, et partout on pourrait établir, sans ouvrages importants et sans de trop grands travaux, une voie large permettant la circulation de tracés de 600 tonnes utiles, à une vitesse de 70 k. à l'heure. On espère avoir réuni vers la fin de l'année, des documents permettant de se faire une opinion assez solidement fondée pour pouvoir décider le Gouvernement à engager les travaux de la 1^{re} section, de l'Algérie au Niger.

(2) D'après la « Railway Gazette » et le « Standard » du 20 décembre 1911, et l'étude de M. P. Defrance, représentant des Chemins de fer de l'État belge à Londres.

(3) Voici ce qu'il faut entendre par "trains parlementaires" : Dès le début le législateur a voulu procurer aux classes pauvres le moyen de voyager à des prix modérés. La loi de 1844 stipule que toutes les Compagnies de chemins de fer doivent faire circuler, au moins une fois par jour dans chaque sens et sur toute la longueur de leur réseau, un train faisant arrêt à toutes les stations, par lequel les voyageurs de 3^e classe doivent être transportés à un prix n'excédant pas 6 centimes 2 par km.