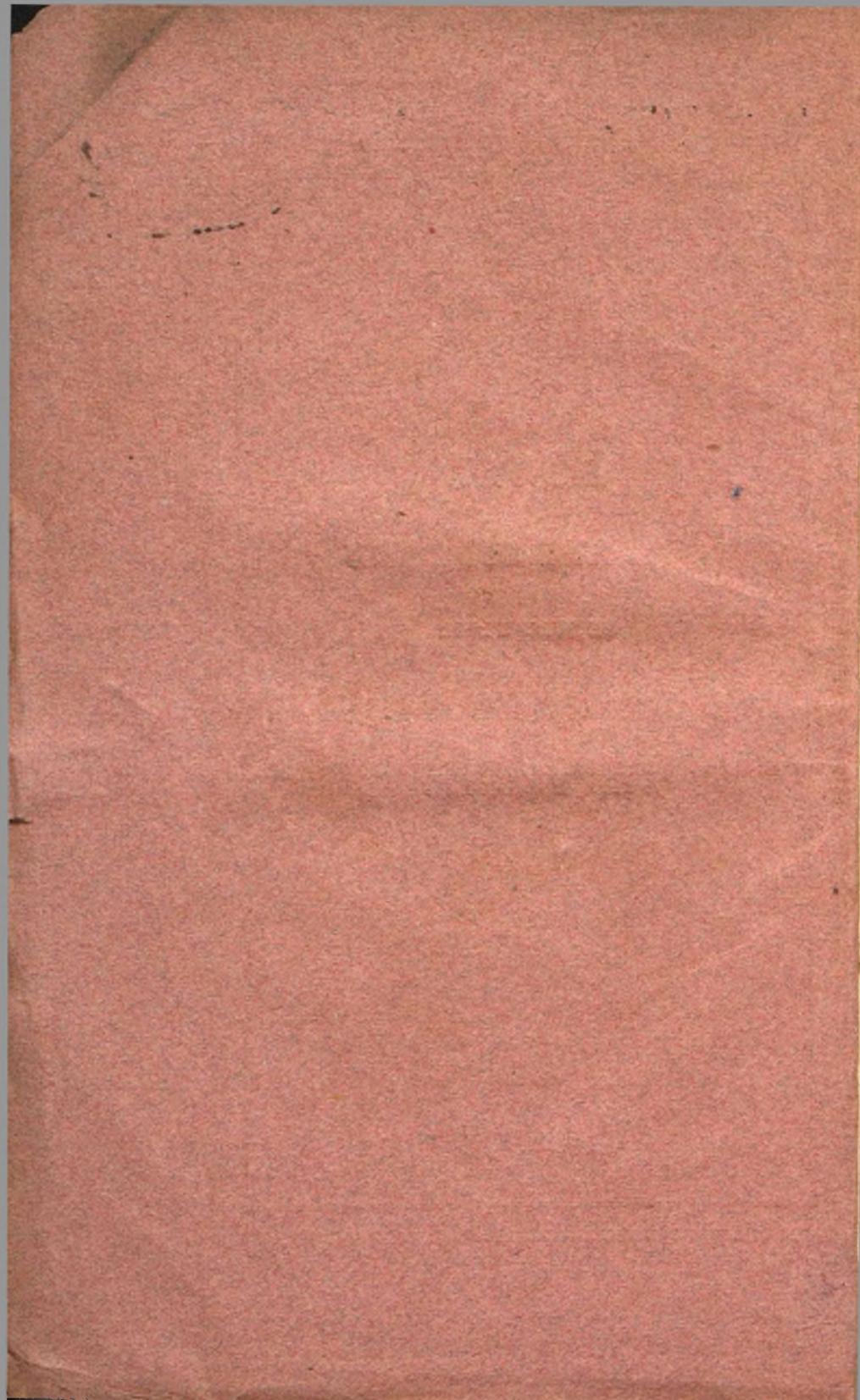


*Sous la Société d'Agriculture  
en Berry. avec part de l'auteur*

*3*

**ESSAI  
SUR LES MOYENS  
DE MULTIPLIER  
LES CHEMINS DE FER  
EN FRANCE.**





**ESSAI**  
**SUR LES MOYENS**  
**DE MULTIPLIER**  
**LES CHEMINS DE FER**  
**EN FRANCE.**

211 200

200 211

200 211 211 200

211 200

Brard

# ESSAI SUR LES MOYENS DE MULTIPLIER LES CHEMINS DE FER EN FRANCE,

ET

DE DIMINUER L'ENTRETIEN DES GRANDES ROUTES.

PAR C. P. BRARD,

MINÉRALOGISTE.

PZ 2587

---

PARIS,

CHEZ F. G. LEVRAULT, RUE DE LA HARPE, N.<sup>o</sup> 81;  
STRASBOURG, MÈME MAISON, RUE DES JUIFS, N.<sup>o</sup> 33,

1830.

BPZ 2567  
0002830118

STRASBOURG, de l'imprimerie de F. G. LEVRAULT.

---

ESSAI  
SUR LES MOYENS  
DE MULTIPLIER  
LES CHEMINS DE FER  
EN FRANCE.

---

---

PREMIÈRE PARTIE.

*Des moyens de simplifier la construction  
des chemins de fer et d'en diminuer la  
dépense.*

LES chemins de fer, dont les avantages sont si généralement sentis et qui contribuent si puissamment à la prospérité de l'industrie anglaise, ne se multiplieront en France d'une manière proportionnée aux besoins de notre commerce et de nos manufactures que lorsqu'on sera parvenu à en simplifier l'exécution et à en diminuer les frais; car nos fortunes et notre caractère national s'opposent également aux entreprises qui exigent de trop grandes avances de temps et d'argent.

Pour atteindre ce but, il faut donc satisfaire à ces deux conditions; savoir :

*Mettre la construction des chemins de fer à la portée des ouvriers d'une intelligence or-*

*dinaire, et abréger les formalités qu'exige aujourd'hui la simple autorisation de la faire exécuter.*

Cela posé et mettant tout préambule et tout historique de côté, si nous marchons directement au but qui nous occupe, nous trouverons, en consultant les devis et les prix de revient des principaux chemins de fer qui ont été exécutés soit en France, soit en Angleterre, que celui d'Andrezieux à Roanne, que MM. Mellet et Henry construisent, est celui qui s'établit en France au plus bas prix, qu'il revient cependant encore à 50 fr. 75 c. le mètre courant, et que dans le pays de Galles, où le fer est à beaucoup meilleur marché qu'en France, on n'a pu descendre au-dessous de 34 fr. 37 c. Mais puisqu'il s'agit de la France, nous devons prendre le chemin de Roanne pour point de comparaison, et nous trouverons que le devis montant à 4,160,724 fr., se divise de la manière suivante<sup>1</sup>:

Acquisitions de terrains, terrassemens et travaux d'art. . . . .	938,000 <sup>f</sup>
Rails en fer malléable, à 420 fr. la tonne, coussinets de fonte, à	
<i>A reporter. . .</i>	<i>938,000<sup>f</sup></i>

<sup>1</sup> Coste et Perdonnet, p. 105.

Report. . . 958,000<sup>f</sup>

59 fr. les % kilogr.; dez de pierres,  
à 1 fr.; chevilles, pose et objets  
nécessaires aux doubles passages. 1,394,270

Travaux accessoires, grues, etc. 300,000

Matériel . . . . . 835,000

% pour les frais de conduite. 546,727

% pour les frais imprévus. . . 546,727

Total égal 4,160,724<sup>f</sup>

Examinons d'abord le principal article,  
s'élevant à 1,394,270 fr.

Les rails ou bandes de fer, sur  
lesquels roulent les chariots, pè-  
sent 13 kilogr. par mètre courant,  
ou pour les deux côtés, 26 kilogr.,  
lesquels à 42 fr. les % kilogr. valent  
10 fr. 92 c., et pour les 67,000 mètres  
que le chemin doit parcourir. . . 731,640<sup>f</sup>

Chaque bande de rail de 5 mè-  
tres sera soutenue par 6 dez de  
pierre, estimés à 1 fr.; il en faudra  
112,000. . . . . 112,000

Chaque dez porte un sabot de  
fonte, du poids de 5 kilogr., à 59 fr.  
les % kilogr.. . . . . 131,004

Le reste de la somme est des-

*A reporter. . . 974,644<sup>f</sup>*

<i>Report.</i> . .	974,644 <sup>f</sup>
tiné aux chevilles et aux objets qui servent aux embranchemens, ci .	419,626
Total égal	1,394,270 <sup>f</sup>

L'article le plus important après celui-là, se compose de l'acquisition du terrain et des travaux d'art : tâchons de séparer l'un d'avec les autres. Il s'élève à 938,000 fr.

Total. . . 738,000<sup>1</sup>

Le matériel, porté à . . . 835,000 fr., ne s'élève à cette somme énorme qu'en raison des terrassemens et des ouvrages de mine et de maçonnerie qu'un tracé neuf exige. Quant aux travaux accessoires et au cinquième de la dépense totale, absorbé par les travaux imprévus et les frais de régie, on conçoit qu'ils diminueront si le total de la dépense diminuait; mais dans l'état actuel de ces trois articles, ils arrivent à . . . . 993,454 fr.

Voilà donc tout ce que deux hommes de mérite ont pu faire de mieux dans ce moment-ci; et certes nous sommes loin de chercher à diminuer en rien leurs moyens, leur pratique et leur industrie; mais c'est précisément parce que nous sommes persuadés qu'on ne peut rien faire de plus parfait en suivant la marche ordinaire, que nous allons proposer de la changer de point en point.

Dans l'état actuel de l'art de construire les chemins de fer, les rails ne sont supportés que de place en place par des cubes de pierre, et par conséquent l'intervalle compris entre les supports plierait ou se casserait, si le fer n'avait pas dans ces places, et quelquefois même dans toute sa longueur, un excès d'épaisseur et de largeur. Or, suivant moi, cela est un grave inconvénient, puisque cette dis-

position exige des ferremens lourds et coûteux, et un moyen d'attache extrêmement dispendieux. Je veux parler des sabots de fonte, dans lesquels on engage les rails, et qui sont fixés eux-mêmes, au moyen de deux chevilles de bois chacun, dans un dez de pierre.

A ces rails d'une exécution difficile, et qui exigent pour leur fabrication des cylindres étireurs cannelés d'une façon toute particulière, je propose de substituer des bandes de fer plat, d'une épaisseur proportionnée aux fardeaux qu'elles doivent supporter, de les poser de champ dans une rainure creusée sur des pierres grossièrement dressées, placées les unes à côté des autres, se touchant toutes, et supportant par conséquent le fer par tous les points sans aucun porte-à-faux.

Il résulte de cette disposition que l'on peut employer des rails infiniment moins épais, moins lourds et moins chers; que les sabots de fonte et leurs chevilles sont supprimés, et que la pose est tellement simplifiée, qu'un simple maçon armé de son niveau peut établir ce qui a exigé jusqu'à présent l'intervention des ingénieurs ou du génie civil. Il fut un temps, sans doute, où l'exécution d'un misérable arceau demandait aussi l'assistance des gens de l'art, et aujourd'hui quel est le tail-

leur de pierre, quel est l'appareilleur qui n'est pas en état de construire telle voûte que ce soit? tâchons qu'il en soit bientôt de même pour les chemins de fer.

Retenant les devis du chemin d'Andrézieux, dans lequel la dépense des rails, des dez et des sabots s'élève à 1,041,644 fr., je peux affirmer qu'on pourrait, en adoptant le genre de soutonnement continu que je propose, diminuer le poids des rails de moitié et en ramener la valeur à la somme

Supprimer les sabots en entier.	0,000
Remplacer les dez par des pierres continues, qui ne coûteront pas davantage.	112,000

Réduire, comme une juste conséquence de ce qui précède, la somme destinée aux chevilles et aux objets servant aux embranchemens à moitié . . . . . 176,315

Au lieu de . . . . . 654,133<sup>f</sup>  
1,594,270

Difference à l'avantage du nouveau mode . . . . . 740,137<sup>f</sup>

Voilà donc une économie de plus de moi-

tié dans la dépense des rails; c'est-à-dire qu'au lieu de revenir à 20<sup>f</sup>80<sup>c</sup> le mètre, on les obtiendra, quand on voudra, pour moins de 10 fr., tout en leur conservant une force suffisante pour un service public. Il est d'ailleurs une foule de circonstances où les rails beaucoup plus légers suffisent, et à cet égard je citerai un fait et non pas un simple projet; car voici le sous-détail d'un chemin que je fais exécuter dans ce moment-ci pour le service de la compagnie des fonderies et forges d'Alais, dont une partie supporte un roulage actif depuis dix-huit mois, sans que les bandes aient diminué de largeur ou d'épaisseur d'une manière tant soit peu sensible, et sans que ces mêmes bandes aient rayé les jantes des roues.

*Sous-détails des rails et des supports du chemin d'Alais; savoir:*

Extraction à la poudre de 2 mètres courans de pierre propre à recevoir les rails cubant, ensemble 1 mètre . . .	1 <sup>f</sup> 50 <sup>c</sup>
Taille d'un parement et façon de la coulisse ou rainure de 8 millimètres sur 3 centimètres de profondeur . . .	2.00
5 kilogr. 76 hectogr. fer laminé de 7 <sup>10</sup> millim. sur 5 centim., à 44 fr. les % kilogr.	2.55
<i>A reporter.</i> . .	6 <sup>f</sup> 05 <sup>c</sup>

*Report. . . 6<sup>f</sup>05<sup>c</sup>*

Port dudit, à 4 fr. les % kilogr. . . 0.60  
 Un kilogr. vieux fer plat pour cales. 0.15  
 Façon du scellement pour 2 mètres. 0.25

---

7<sup>f</sup>05<sup>c</sup>

Tel est, à la force du fer près, que l'on peut faire varier suivant le service auquel on destine le chemin, le mode de consolidation que je propose, et qui a l'avantage d'exiger des rails toujours beaucoup moins forts, d'épargner en entier la dépense des sabots de fonte, et d'être d'une exécution beaucoup plus simple que le mode actuellement mis en œuvre.

Ainsi, je le répète encore, afin qu'il ne reste aucun doute à ceux qui auraient un intérêt quelconque à adopter ou à combattre le procédé que je propose; voici en quoi consiste l'établissement d'un tel chemin :

Je prends du fer plat laminé de 7 à 8 millim. d'épaisseur et de 5 centim. de large, et je rebute les barres dont les bords sont pailleux ou crevassés.

Je fais extraire des blocs de grès, de granit, de lave ou de calcaire dans la carrière la plus voisine et la plus propre à fournir de gros blocs; je les fais refendre quand ils excèdent 0<sup>m</sup>,50 d'épaisseur; on les dresse grossièrement

sur l'une de leurs faces seulement, et je fais creuser dans le sens de leur longueur une coulisse ou rainure de 2 à 3 centim. de profondeur sur 8 à 9 millim. de large.

Après avoir creusé dans la terre la place de ces pierres sous la forme d'un fossé dont on bat et affermi le fond, je les joins bout à bout; j'en forme deux rangées à la distance voulue par la voie, et je couche dans la coulisse les bandes de fer plat qui débordent au-dessus des pierres de 2 à 3 centim.; je les consolide avec des cales de fer ou de tôle, de manière à ce qu'elles soient absolument inébranlables, et afin d'achever de les consolider, je coule dans l'intervalle du fer et de la pierre un ciment clair qui remplit les vides.

Dès que l'on a pavé ou simplement damé l'espace compris entre les deux rangs de pierres, on peut se servir du chemin immédiatement et y faire passer les chariots chargés auxquels il est destiné.

Comme les bandes de fer ont assez ordinairement 5 mètres de long, il suit de là que toutes les pierres sont solidement fixées les unes avec les autres, et qu'il résulte de cet ensemble un tout excessivement solide; car on a soin de ne pas faire rencontrer les junc-  
tions des bandes avec celles des pierres.

Je pourrais me dispenser d'ajouter que, si l'on a un terrain meuble ou marécageux à traverser, il faudra nécessairement s'établir sur un empierrement ou sur un pilotis, afin d'éviter les tassemens; mais aussi, quand il arrive que la trace du chemin traverse des rochers, on établit les rails immédiatement dessus, en les dressant et en y creusant la rainure; car on conçoit que le roc en place est encore plus solide que les pierres rapportées, dont on serait forcé, d'ailleurs, de creuser la place. Que l'on ne croie pas toutefois que ces places soient plus économiques; car l'expérience m'a prouvé qu'elles reviennent à un prix plus élevé que celles sur lesquelles on fait usage des pierres détachées.

Tels sont, à peu près, tous les détails que comporte la confection des rails, de leurs supports et de leur pose. J'ajouterais seulement qu'il faut nécessairement graver la coulisse avec des burins d'acier, quand on doit employer les grès et les granits; mais je crois qu'il serait beaucoup plus économique de la creuser avec une scie de marbrier, de l'épaisseur de la bande qui doit servir de rail, quand on doit se servir de pierres calcaires ou de laves analogues à celles de Volvic; car rien ne serait aussi facile que de faire marcher

plusieurs scies à la fois, soit à l'aide de la force des chevaux, de l'eau ou de la vapeur, si l'on avait une machine à sa disposition, et les rainures n'en seraient que plus régulières; j'en ai fait l'épreuve avec une scie à bras.

## DEUXIÈME PARTIE.

*De l'établissement des chemins de fer sur les fossés et sur les accotemens de nos grandes routes.*

Autoriser des compagnies exécutantes à établir des chemins de fer sur les fossés ou sur les accotemens de nos grandes routes, est le moyen le plus efficace d'apporter une économie immense dans leur entretien, sans nuire en rien à l'espèce de magnificence qui tient à leur belle largeur; luxe fort mal entendu, il est vrai, mais auquel il serait assez difficile de remédier aujourd'hui, à cause des alignemens, des clôtures et des plantations. Profitant donc de l'excès de largeur que l'on a cru devoir donner à nos routes de première, de seconde et même de troisième classe, je propose avec la conviction la plus intime du succès, de concéder à perpétuité, ou d'accorder à des compagnies pour un temps donné, le droit d'établir des chemins de fer sur nos

routes, ainsi que cela se fait en Angleterre.

Les conditions d'un tel privilége seraient énoncées au cahier des charges, et devraient tendre, toutes, à soulager l'État d'une partie des sommes énormes qui sont absorbées tous les ans, par les gages des cantonniers et surtout par les matériaux que l'on étend sur les empierremens, qui sont broyés en quelques mois, et qui ne remplissent que très-imparfaitement le but auquel on les destinait. Quand nous lasserons-nous donc de jeter périodiquement et à grands frais des pierres ou des graviers sur nos routes? puisqu'un roulage actif et pesant les pulvérise en été et les défonce en hiver; puisque le temps nous a démontré que ce moyen est ruineux et insuffisant, et puisque nos routes les plus fréquentées et les plus importantes sont les plus mauvaises. Or, c'est précisément sur ces grandes artères du commerce qu'il faut engager les compagnies à venir établir des voies de fer, et si d'une part on parvient à diminuer la confection des rails, ainsi que je crois en avoir démontré la possibilité, et que de l'autre on livre aux entrepreneurs des voies déjà tracées, des routes déjà faites, où les pentes et contrepentes ont été plus ou moins bien ménagées; si les compagnies se trouvent dé-

barrassées de toutes les entraves, de toutes les indemnités et de toutes les longueurs qui naissent des expropriations forcées pour cause d'utilité publique; si elles peuvent mettre la main à l'œuvre dès le lendemain de la publication de leurs ordonnances, sans avoir à supporter les frais des opérations préliminaires qui composent ce que l'on est convenu d'appeler *l'étude*; si ces économies énormes de temps et de capitaux permettent à ces compagnies de baisser le tarif du péage de leurs chemins de fer d'une manière incomparable avec ce que l'on a fait jusqu'à présent, ne sera-t-on pas certain de trouver des compagnies exécutantes? et les compagnies elles-mêmes, n'auront-elles pas la certitude d'un succès que rien ne saurait rendre douteux? Tels sont les avantages que le nouveau mode d'exécution, que je propose, offrirait aux capitalistes; voyons ceux que l'État aurait droit d'en attendre.

Le premier de tous serait de ne point enlever de nouveaux terrains à l'agriculture et de ne pas morceler les propriétés.

Le second, de consolider les accotemens ou les fossés, en les bordant, les encadrant, pour ainsi dire, avec des lignes de pierres, liées entre elles avec des bandes de fer.

Le troisième; et c'est le plus important, serait de diminuer, et peut-être même d'annuller, dans certaines localités, les frais d'entretien; et ce sont ces divers avantages que je vais essayer de prouver.

Posons d'abord en principe que les rails, tels que je les propose, ne faisant qu'une très-faible saillie au-dessus de leurs supports, ne diminueront en rien la largeur proprement dite de la voie publique, que les piétons, auxquels il faut bien penser aussi, trouveront au contraire un excellent *marcher*, soit sur le pavé du fossé, soit sur le dallage de l'accotement, ainsi que nous le verrons bientôt.

Je supposerai pour un instant que le gouvernement ne veuille concéder que l'un des fossés de ses grandes routes; c'est précisément le cas où je me suis trouvé réduit pour le chemin que je fais exécuter à Alais: voyons quel parti on peut en tirer.

On établit les deux rangées de pierres sur l'un et l'autre bord du fossé, en laissant 50 à 60 centim. entre les deux; on les appuie fortement, soit sur la terre ferme, si les pierres sont assez épaisses, soit sur une fondation de maçonnerie si elles ont moins de 50 centim., et quand elles sont bien nivélées par rapport

à la pente de la route, que les rainures forment deux lignes exactement parallèles, alors on y couche les bandes de fer, on les assujettit fortement avec des cales et du ciment, comme nous l'avons déjà dit, et ensuite on pave le fond du fossé en lui réservant la profondeur voulue pour l'écoulement des eaux. Ce pavé consolide les rails et forme le chemin destiné aux chevaux qui doivent traîner les chariots. Quant aux pontceaux et aux aqueducs, on les passe en prolongeant leur voûte d'un mètre, et l'on établit les rails sur cette portion de voûte ajoutée, et l'eau du fossé se jette par un évier placé au-dessus de la clef : ces obstacles coûtent 30 à 50 francs à franchir.

Voici maintenant le sous-détail complet d'un mètre du chemin d'Alais, établi comme essai sur le fossé de la route n.<sup>o</sup> 19, d'Alais à Mende.

Extraction à la poudre de 2 mètres courans de pierres propres à recevoir les rails, cubant ensemble environ 1 mètre . . . . . 1<sup>f</sup>50<sup>c</sup>

Taille d'un parement, et façon de la rainure ou coulisse de 8 millim. sur 5 centim. de profondeur. . . . 2.00

---

*A reporter. . . 5<sup>f</sup>50<sup>c</sup>*

Report. . . 5<sup>f</sup>50<sup>c</sup>

5 kilogr. 76 hectogr. fer laminé	
de 7 millim. sur 5 centim., à 44 fr.	
les % kilogr. . . . .	2.55
Port dudit fer, à 4 fr. les % kilogr.	0.60
1 kilogr. vieux fer plat pour cales.	0.15
Façon du scellement des 2 mètres	
de fer. . . . .	0.25
Préparation de la forme ou travail	
de terrasse équivalant à environ 1	
mètre cube de terre déplacée. . .	0.25
Pose du mètre double des pierres.	1.00
Pavage du fond du fossé, le mètre	
courant . . . . .	0.25
Transport du galet pour le pavé.	0.20
% de mètre cube de mortier ou ci-	
ment . . . . .	0.45
<hr/>	
Total. . .	9 <sup>f</sup> 20 <sup>c</sup>

On ne manquera pas de faire remarquer que toutes les localités ne permettront pas d'obtenir les pierres au prix que j'indique; qu'il y a des contrées où la pierre est rare et où l'on est forcé de bâtir en briques: je conviens de tout cela, mais l'objection s'applique tout aussi bien aux dez dont on fait usage aujourd'hui, qu'aux pierres grossièrement ébauchées que je propose de leur substituer. D'ailleurs,

si quelques contrées se refusaient absolument à ce genre d'établissement, ce ne serait pas une raison pour en priver celles où l'on rencontre cet avantage; et quand même il n'existerait qu'une seule carrière sur tout le trajet d'un chemin projeté, il suffirait d'en faire le point de départ de la voie de fer et de faire servir celle-ci à sa propre confection pour le transport des pierres destinées à la pose des rails, au fur et à mesure qu'ils s'éloigneraient de la carrière.

Les avantages offerts à la France par ces chemins sur fossé, sont d'abord de soulager l'empierrement de tous les fardeaux qui passeront sur la voie de fer, et d'en diminuer par conséquent l'entretien; de soutenir l'un des accotemens, d'empêcher que les eaux puviales ne le détériorent, et de laisser beaucoup plus de temps aux cantonniers pour soigner le reste de la chaussée; car il est bien entendu que l'entretien du fossé concédé serait à la charge de la compagnie, puisque ce fossé qui formerait l'objet de sa spéculation, et le Gouvernement serait d'autant plus assuré qu'il ne serait jamais négligé, que les ensablemens, qui sont presque toujours l'effet des pluies d'orages, seraient enlevés dans le plus court délai possible; car si l'on agissait

autrement, le chemin de fer serait bientôt abandonné par ceux qui le fréquenteraient. Le public aurait donc une garantie bien grande sur ce point, puisque l'intérêt particulier de la compagnie s'y trouverait fortement engagé.

Quant aux propriétaires dont le domaine ou l'habitation bordent la route, et qui ne peuvent entrer chez eux ou sortir leurs récoltes qu'en passant sur le fossé, soit en le comblant, ce qui n'est pas toujours sans inconvénient, soit en jetant un petit pont par-dessus, le chemin de fer leur offrirait toute facilité, en couvrant le fossé vis-à-vis les habitations, les embranchemens des chemins et des routes; et dans ces places seulement, les rails seraient posés à plat, afin que les roues des charrettes ordinaires ne pussent point les déranger et que leur faible saillie ne puisse pas même leur être reprochée.

Que pourrait-on objecter à ces chemins, dont la voie n'aurait, il est vrai, que 80 centim., mais qui pourraient déjà rendre de si grands services pour l'exploitation des forêts et le transport des minéraux, des combustibles et des matériaux, tous objets lourds et qui détruisent les routes les mieux soignées?

Les embranchemens, les gares ou les places destinées au croisement des chariots, ne pré-

senteraient pas plus de difficultés dans notre système que dans tout autre, et les terrains destinés à ces places se trouvant en dehors de la route, seraient acquis par les concessionnaires des propriétaires riverains, de la même manière que s'il convenait à leur compagnie de quitter la route momentanément pour éviter une pente trop rapide ou pour franchir un obstacle quelconque.

Quant au choix du côté de la route, qui n'est point indifférent et qui mérite au contraire toute l'attention des entrepreneurs, surtout dans les pays de montagnes, il serait invariablement fixé au cahier des charges, qui énoncerait aussi d'une manière précise les places où il serait indispensable de traverser la route, pour suivre le bord opposé à celui sur lequel on aurait commencé; ce qu'il faudrait éviter autant que possible.

Si l'établissement des rails d'un chemin de fer sur le bord des fossés ne présente aucun inconvénient, et offre, au contraire, plusieurs avantages à l'État, examinons si l'établissement de ces mêmes rails sur les accotemens lui serait moins avantageux.

Ne changeant rien au mode de soutènement des rails que nous avons décrit ci-dessus, on procéderait à leur pose absolument de

la même manière que pour le bord des fossés, avec cette seule différence, que le parement dressé des pierres, au lieu d'être tourné en dedans de la voie, comme dans la planche 1.<sup>re</sup>, fig. 1 et 2, serait tourné en dehors, comme dans la planche 2, fig. 1 et 2, et qu'au lieu d'établir un pavé complet comme dans le fond du fossé, on ne ferait que remplir les vides irréguliers que les pierres laisseraient entre elles, d'où il résulterait une espèce de dallage grossier, analogue à celui des voies romaines.

L'une des rangées de pierres formerait le bord du fossé en soutenant l'accotement, et l'autre servirait de bordure à l'empierrement, en sorte que l'on pourrait donner un mètre et plus de voie aux chariots qui feraient le service de ces chemins, et que les piétons qui ne savent où marcher quand la route est nouvellement chargée et que les accotemens sont boueux, trouveraient sur le dallage une trace ferme et unie dans toutes les saisons.

Sur les routes très-fréquentées il conviendrait d'établir deux voies de fer, l'une ascendante et l'autre descendante; on pourrait alors disposer des deux accotemens, et dans ce cas je demande à quoi se réduirait l'entretien de la vieille route, puisque les deux accotemens seraient entretenus, ainsi que les fossés, par

la compagnie exécutante? Que resterait-il à la charge de l'État? l'entretien d'un empierrement qui n'aurait à supporter que le passage des diligences et des voitures de poste, puisque tous les objets lourds suivraient infailliblement le chemin de fer.

Ainsi, par exemple, si la route qui conduit à Marseille la quantité énorme du charbon lignite que l'on exploite entre Aix et Aubagne, et qui se brûle journellement dans les usines de cette grande ville; si cette route, qui est aussi celle de Toulon, était pourvue de deux voies de fer, je demande si elle continuerait à être l'une des plus mauvaises de France, en dépit des millions qu'on y engloutit depuis qu'elle existe.

L'artillerie et les bagages militaires sont encore une des causes de la destruction des grandes routes. Ne conviendrait-il pas au Gouvernement et aux compagnies de faire transporter ce matériel avec des chariots faits express plutôt sur la voie de fer que sur la route ordinaire? et n'est-il pas certain que l'infanterie se porterait plus promptement d'un point à un autre, si on lui offrait un chemin sec et solide? Les armées romaines marchaient plus vite que les nôtres, dit-on; mais il est probable que l'excellent état des voies mili-

taires contribuait beaucoup à cet avantage.

Objectera-t-on qu'en adoptant le système que je propose, il serait désormais impossible de charger sur le même chariot ce que nous chargeons aujourd'hui sur nos charrettes à six colliers, puisque leur maximum de charge est à peu près de 2000 kilogr. ou deux tonnes? J'en conviens; mais loin d'y voir un inconvénient, j'y trouve plusieurs avantages, entre autres celui de pouvoir séparer les marchandises qui n'ont aucune analogie, et dont le contact est si souvent la cause des avaries qui donnent naissance à une foule de contestations et de dommages à payer. La même charrette ne portera plus les huiles et les savons de Provence avec les soieries de Lyon, le fer avec la draperie, les peaux avec les comestibles, le chiffon des papeteries avec les sucres et les cafés, etc. Il y aura des chariots assortis à ces divers objets, et tout le monde s'en trouvera mieux.

Enfin, si l'on a cherché par tous les moyens possibles à ménager nos vieilles routes et à en diminuer l'entretien, il ne sera pas défendu de prendre les mêmes précautions pour nos voies de fer, et je ne connais point de meilleur moyen d'y parvenir, que de déterminer un maximum de charge que l'on ne pourrait dé-

passer en aucun cas sur un seul chariot. Et comme le même charretier peut conduire plusieurs charrettes comtoises attelées chacune d'un cheval, à plus forte raison pourrait-il suffire à diriger plusieurs chariots enchaînés à la suite les uns des autres et traînés par un seul cheval. Dans les montées rapides il ne lui sera pas plus difficile de détacher un ou deux chariots et de les laisser en arrière pour aller les chercher ensuite, qu'il ne l'est aujourd'hui de doubler ou de tripler les équipages pour faire franchir une montée à un convoi de chariots, et cela sera toujours plus simple, puisqu'un seul cheval traîne sur les chemins de fer au moins autant que six chevaux sur terre. Quant à l'enrayage, l'expérience apprendra s'il suffira d'appliquer un frein au dernier chariot de la file, ou s'il faudra en établir plusieurs à la fois, puisque chaque chariot portera le sien. Tous ces détails au reste n'ont rien de neuf ou d'incertain, puisque nous pouvons en aller puiser les modèles en Angleterre, où ils sont appliqués depuis long-temps et où l'on peut choisir les plus parfaits.

## RÉSUMÉ.

De tout ce qui précède on peut conclure : Qu'il est possible de diminuer de moitié le prix de la confection proprement dite des rails de fer, en leur conservant une force suffisante pour soutenir l'effet des chariots chargés de 2 tonnes, 2000 kilogrammes ou 40 quintaux marc.

Que le Gouvernement peut, en faisant des avantages immenses aux compagnies exécutantes, diminuer de beaucoup la dépense affectée à l'entretien de ses grandes routes.

Que la concession des fossés ou des accotements, loin de nuire aux routes, tendrait à les conserver et à les embellir.

Et enfin, qu'un chemin de fer tel que celui de Roanne, que nous avons toujours pris comme terme de comparaison et dans lequel on conserverait la même force aux rails; que ce chemin qui, suivant le devis, à dû coûter 4,160,724 fr., n'aurait exigé, en suivant le système des supports continus et en l'établissant sur l'accotement d'une route déjà faite, que 1,340,000 fr., c'est à dire 20 fr. le mètre, au lieu de 50 fr. 75 c. La compagnie aurait gagné beaucoup de temps,

épargné 3 millions, le Gouvernement aurait amélioré 16 lieues de route, l'agriculture n'eût fait aucun sacrifice, et les capitaux épargnés se seraient répandus sur un autre point du royaume.

Tels sont donc les moyens de multiplier les chemins de fer en France et de diminuer l'entretien des grandes routes : mais malheureusement ma voix est faible et inconnue ; je n'appartiens à aucun corps de l'État, et je ne puis espérer d'attirer l'attention que l'importance du sujet commanderait infailliblement, s'il était présenté par un de ces hommes supérieurs dont l'opinion porte avec elle la conviction dans l'esprit de tous ceux à qui elle s'adresse.

---

## EXPLICATION DES PLANCHES.

---

Planche I<sup>re</sup>, fig. 1.<sup>re</sup> Plan d'un chemin de fer sur fossé, dont le fond est pavé de galets pour servir de trace aux chevaux (en construction à Alais, sur la route n.<sup>o</sup> 19).

— fig. 2.<sup>e</sup> Coupe du même fossé et des rails qui le bordent à droite et à gauche.

Planche II, fig. 1.<sup>re</sup> Plan d'un chemin de fer sur l'accompagnement d'une route de 3.<sup>e</sup> classe.

— fig. 2.<sup>e</sup> Coupe du même chemin. Le rail de droite forme l'un des bords du fossé et le rail gauche sert de bordure à l'empierrement de la route.

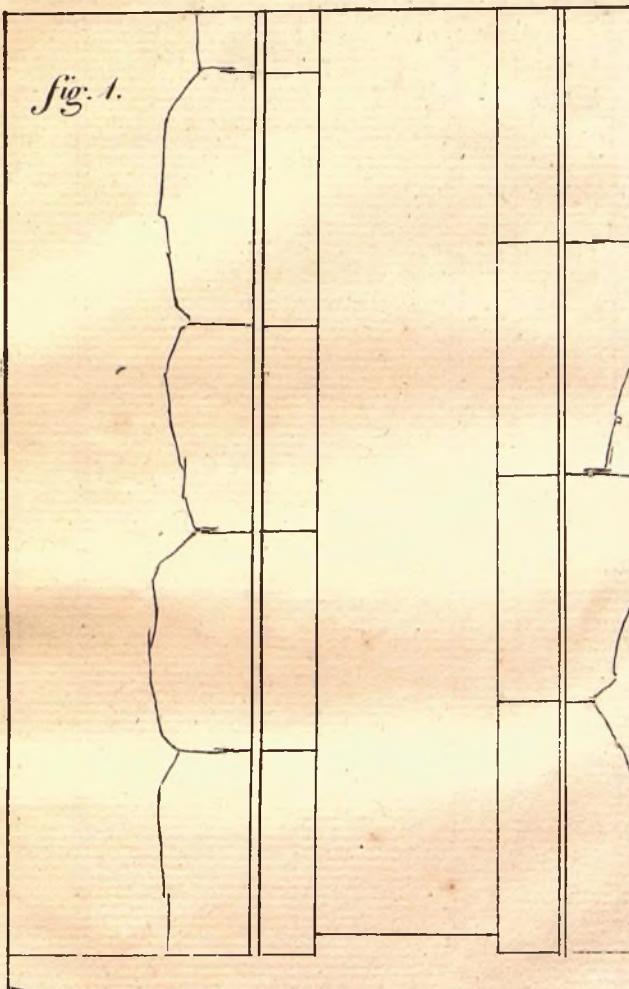
---

卷之三

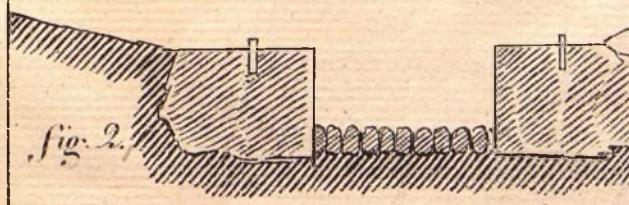
about one and a half hours for the  
driving of 3000 feet. The  
minerals are manganese, the  
ore is the chalcocite.

Pl. 1.

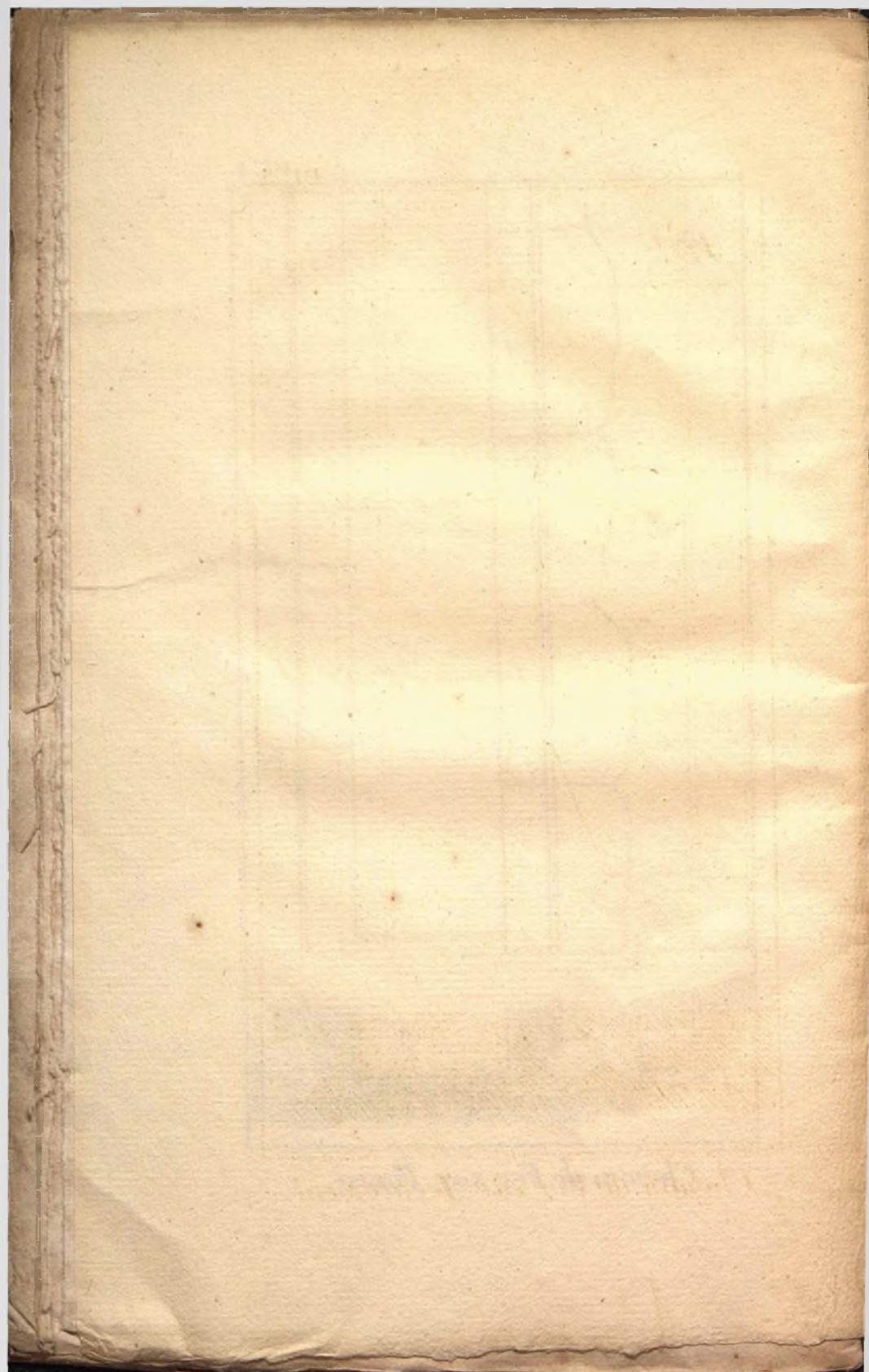
*fig. 1.*



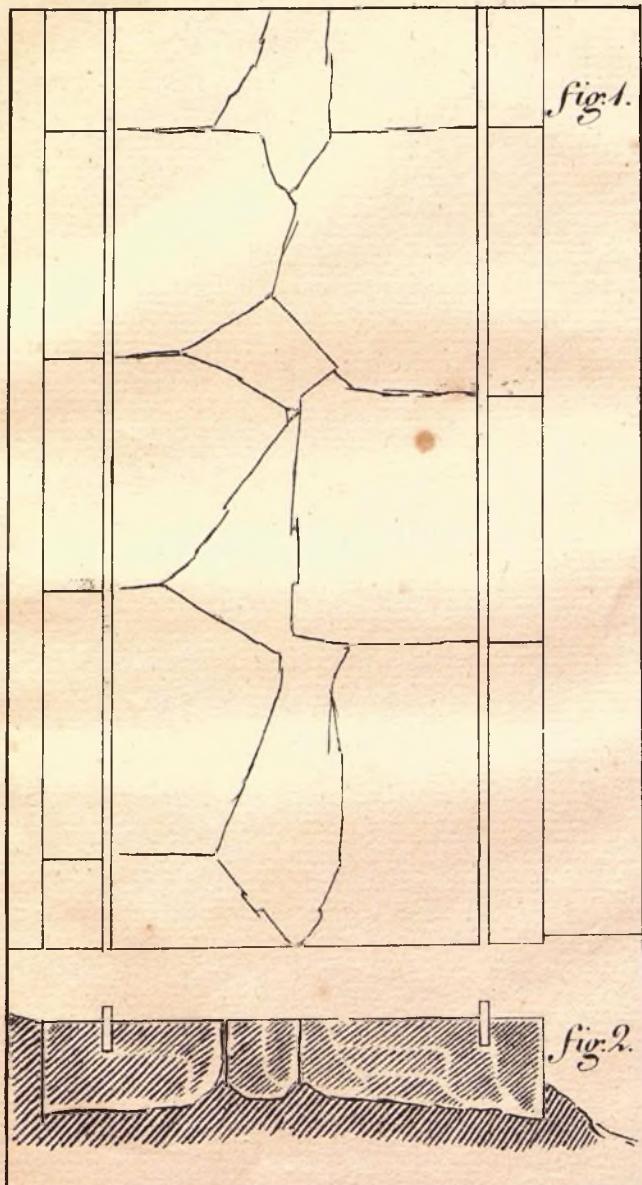
*fig. 2.*



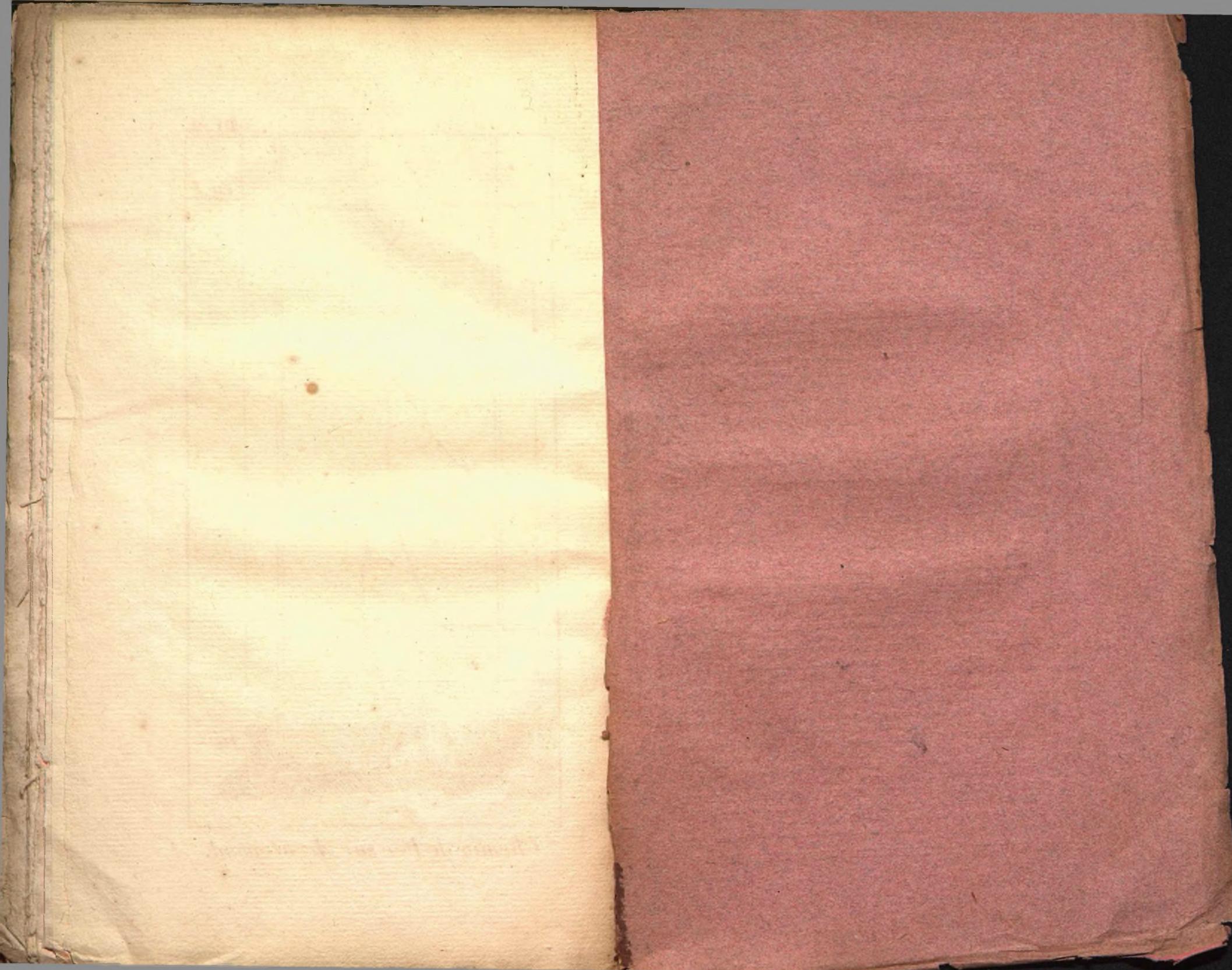
*Chemin de Fer sur Fosse.*



Pl. 2.



*Chemin de Fer sur Accotement.*



*Chez le même libraire à Paris et à Strasbourg.*

**JOURNAL DE GÉOLOGIE**, publié par A. BOUÉ, JOBERT AINÉ et ROZET.

Il paraît chaque mois, depuis Mai 1830, un cahier de 5 à 7 feuilles in-8°, accompagné de plusieurs planches.

Le prix de l'abonnement (franc de port) est :

Pour Paris et Strasbourg. 30 fr. par année, 16 fr. par semestre.

Les départemens ..... 34 — 18 —

L'étranger ..... 38 — 20 —

**CLASSIFICATION ET CARACTÈRES MINÉRALOGIQUES DES ROCHES HOMOGÈNES ET HÉTÉROGÈNES**; par Alex. BRONNIART, membre de l'Acad. des sciences; in-8°. 3 fr. 50 c.

**COUP D'OEIL SUR LES MINES**; par L. Élie de BEAUMONT, ingénieur des mines; in-8°, avec 2 planches. 3 fr. 50 c.

**COURS ÉLÉMENTAIRE DE GÉOGNOSIE**, fait au dépôt général de la guerre; par ROZET, officier au corps royal des ingénieurs-géographes; 1 fort vol. in-8°, avec 7 planches. 10 fr.

**DESCRIPTION DES COQUILLES FOSSILES DES ENVIRONS DE PARIS**, par G. P. DESHAYES; 36 livraisons in-4°; 16 sont en vente. Chacune 5 fr.

**ÉLÉMENS PRATIQUES D'EXPLOITATION DES MINES**, contenant tout ce qui est relatif à l'art d'explorer la surface des terrains, d'y faire des travaux de recherche et d'y établir des exploitations régulières, etc.; par C. P. BRARD; 1 vol. in-8°, avec 32 planches. 12 fr.

**ESSAI SUR LA CONSTITUTION GÉOGNOSTIQUE DES PYRÉNÉES**; par J. DE CHARPENTIER, 1 vol. in-8°, avec une planche et une carte. 13 fr.

**ESSAI GÉOGNOSTIQUE SUR LE GISEMENT DES ROCHES DANS LES DEUX HÉMISPHERES**; par Alexandre de HUMBOLDT; 2<sup>e</sup> édition, 1 vol. in-8°. 7 fr.

**INTRODUCTION À LA MINÉRALOGIE**; par ALEX. BRONNIART; 1 vol. in-8°, avec 2 planches. 4 fr. 50 c.

**MÉMOIRES DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE NATURELLE DE STRASBOURG**; in-4°; 1<sup>re</sup> livraison. 20 fr.

**MINÉRALOGIE APPLIQUÉE AUX ARTS**; ouvrage destiné aux artistes, fabricans et entrepreneurs; par C. P. BRARD; 3 forts volumes in-8°, avec 15 planches. 21 fr.

**PRINCIPES GÉNÉRAUX DE MÉTALLURGIE**; par M. GUYENNEAU, ingénieur des mines; 1 vol. in-8°, avec 2 pl. 3 fr. 50 c.

**TABLEAU DES CORPS ORGANISÉS FOSSILES**, présentant des remarques sur les pétrifications; par DEFRAZIER; in-8°. 3 fr. 50 c.

**TABLEAU DES TERRAINS QUI COMPOSENT L'ÉCORCE DU GLOBE**, ou Essai sur la structure de la partie connue de la terre; par ALEX. BRONNIART; in-8°. 10 fr.

**TRAITÉ DE GÉOGNOSIE**, ou Exposé des connaissances actuelles sur la constitution physique et minérale du globe terrestre; par J. D. D'ACBUISSON DE VOISINS; 2<sup>e</sup> édit., in-8°, tom. I.<sup>er</sup> 7 fr.

Cette nouvelle édition aura 3 volumes.

**TRAITÉ DU MOUVEMENT DE L'EAU DANS LES TUYAUX DE CONDUITE**, à l'usage des ingénieurs et des architectes; par D'ACBUISSON DE VOISINS; in-8°. 1 fr. 50 c.