

LE CONGRÈS DES CHEMINS DE FER

J'ai été admis à prendre part, l'an dernier, en septembre 1889, au congrès des chemins de fer qui se réunissait au Palais de l'Industrie à Paris, et j'en ai rapporté une impression profonde. Je m'étais trouvé là au sein d'une assemblée bien plus imposante qu'aucun des parlements où j'avais été précédemment introduit, car elle était composée de 237 personnes, — ou plutôt personnalités, — représentant 207 administrations de chemins de fers d'États ou de compagnies, dont quelques-unes, par exemple le P.-L.-M., c'est-à-dire le Paris-Lyon-Méditerranée, ont un revenu plus considérable que celui de beaucoup de pays, notamment que celui de la Belgique. Je me sentais fier de rencontrer ces ingénieurs, ces directeurs venus de tous les États de notre continent, sauf de l'Allemagne, et même de l'Amérique, les vrais souverains de notre temps, gouvernant un réseau de 168,000 kilomètres de voie et commandant à une innombrable armée de locomotives et de wagons.

Je saluais en eux les conducteurs de cet admirable engin, le plus puissant instrument de transformation sociale que l'on puisse imaginer dans le domaine matériel. Je me rappelais ce mot du poète qui, voyant passer le char enflammé, le cheval de fer, comme l'appellent les campagnards dans leur langage imagé, disait :

Inclinons-nous, c'est le progrès qui passe.

La locomotive est la condition de la division du travail et de la grande industrie moderne, car celle-ci d'abord fait

venir de toutes parts les matières premières et, ensuite, expédie au loin les produits fabriqués, ce qui serait impossible sans les transports à bon marché. Donc, ce merveilleux assemblage d'activités coordonnées et d'engrenages compliqués, qui constitue aujourd'hui la production de la richesse, a pour base le chemin de fer. En voulez-vous une preuve évidente ? L'Espagne possédait à la fois des minerais très riches et du combustible abondant, c'est-à-dire tous les éléments nécessaires au développement de la métallurgie, mais, faute de voies de communication, il n'était pas possible d'en tirer parti. La locomotive apparaît, et aussitôt mines et charbonnages sont mis en exploitation. Sans elle, également, les puissants dépôts de minerais de fer du Luxembourg et de la Lorraine eussent été comme n'existant pas.

La locomotive met toutes les nations en contact fréquent et intime ; elle efface les préjugés et les antipathies qui divisent les races ; elle leur apprend à se connaître, à s'estimer ; elle leur révèle cette grande vérité, que partout les hommes sont les mêmes, animés des mêmes passions, des mêmes désirs, partout composés de bien et de mal et partout frères par conséquent ; elle prépare ainsi la voie à la réalisation de cette grande idée, de cette magnifique utopie, dira-t-on : la fraternité des peuples, la constitution des États-Unis d'Europe, d'abord, du monde entier, ensuite.

Sans les détestables entraves qu'un protectionnisme aveugle impose au commerce international, bientôt l'univers ne formerait plus qu'un seul atelier, où chaque pays appliquerait ses capitaux et son travail aux branches de la production où l'appellent plus spécialement ses aptitudes et les avantages de son sol et de son climat, et ainsi, chacun faisant ce qu'il sait le mieux faire, *The right man in the right place*, toutes choses seraient produites dans les meilleures conditions et chacun obtiendrait ce qu'il désire, par l'échange, au meilleur marché possible.

Alors, la locomotive ferait voir combien est vrai le principe que les économistes français du XVIII^e siècle, les physiocrates, ont eu la gloire de proclamer : Les intérêts des peuples ne

sont pas opposés, mais solidaires. Si je ruine un pays voisin, je m'enlève un débouché où j'exportais une partie de ce que je produis et un marché d'où j'obtiens une partie de ce que je consomme. Je ne puis tuer l'un de ses habitants sans me priver d'un client.

C'est la locomotive qui ouvre aujourd'hui à la civilisation l'intérieur des continents qui, sans elle, resteraient déserts ou habités seulement par des hordes sauvages. Voyez l'Afrique, le grand continent noir, comme l'a appelé Stanley : on n'en connaissait que les côtes parce que ses rivières, descendant en chutes et en rapides du plateau central, n'offraient point de voies accessibles aux voyageurs. Au prix des plus grands dangers et des plus cruelles privations, quelques explorateurs parvenaient, de temps en temps, à y pénétrer, mais il n'était pas possible au commerce de tirer parti de ses richesses naturelles à cause de la cherté des transports. Notre magnifique empire du Congo n'eût été qu'un nom et une frontière coloriée inscrits sur la carte de la région jadis appelée *terra incognita*. Il eût pu être visité, exploré, mais non mis en valeur pour accroître les richesses de l'humanité. Heureusement bientôt le chemin de fer sera construit, et alors tout changera d'aspect. Des exploitations pourront être créées, les riches denrées des tropiques cultivées à bas prix et puis transportées à la côte. Les blancs viendront diriger le travail fécond et libre des noirs. Le cannibalisme, l'esclavage, les horreurs de la traite disparaîtront comme par enchantement. La locomotive est le grand civilisateur.

Les Anglais, les Allemands, les Français s'efforceront, à leur tour, d'établir des voies ferrées dans leurs nouveaux territoires, afin de s'en assurer la possession et d'en exploiter les richesses.

Sans le chemin de fer, le Far-West américain, si éloigné des côtes, serait toujours resté la prairie illimitée, parcourue par les bisons et par les Indiens vivant uniquement de la chasse.

La Russie possède en Sibérie tout un monde riche en minerais, en terres fertiles, en gras pâturages, en lacs poissonneux, en rivières navigables; mais quelle force, quelle

richesse en tire-t-elle? Aucune, et il en sera de même tant que n'aura pas été achevée cette grande ligne déjà dessinée qui doit réunir Saint-Pétersbourg et Moscou aux bouches de l'Amour et qui fera déboucher, en réalité, la puissance russe sur les côtes de l'Atlantique. On peut se figurer la transformation qui en résultera, en constatant celle qui s'est accomplie dans l'Asie centrale depuis l'ouverture du chemin de fer transcasprien. Le Turkestan était jadis l'un des pays les plus inhospitaliers du globe. Vambéry nous a raconté les cruautés qui s'y exerçaient chaque jour. Rien de plus affreux, sauf le Dahomey. En peu de temps, comme par la baguette d'un magicien, tout est changé : la paix règne, les maraudeurs s'appliquent à l'élevage du bétail, les terres abandonnées, faute de sécurité, sont remises en culture; on s'enrichit par le travail et non plus par le pillage et les razzias. Samarkande est en voie de reconquérir son ancienne splendeur et de redevenir la perle de l'Orient.

Allez au Brésil ou dans la République Argentine, et voyez les chemins de fer qu'on lance de tous côtés, dans les Pampas et même à travers la Cordillère, apportant partout, jusque dans les déserts du grand Chaco, la population, le travail, la richesse.

Quand on songe à cette prodigieuse transformation dont le monde entier est le théâtre et dont les chiffres de la statistique, quelque stupéfiants (1) qu'ils soient, ne peuvent donner une idée, on demeure confondu et on se demande où ce mou-

1 D'après les calculs les plus récents, on arrive pour le 30 juin 1890, aux chiffres approximatifs suivants :

Longueur des lignes ferrées du globe . . kilom.	606,458
Capital engagé marks.	100,000,000,000
Locomotives nombre.	104,000
Voitures de voyageurs "	106,000
Wagons de marchandises "	2,680,511
Voyageurs transportés "	2,234,000,000
Tonnes de marchandises . t "	1,388,000,000

L'accroissement ne se ralentit pas de 1884 à 1890, le réseau du monde s'est accru de 30 p. c. et celui de l'Europe seule de 18 p. c.

Les recettes réalisées s'élevaient déjà en 1883 à 12 milliards de francs,

vement vertigineux de progrès nous mène. Rien ne peut donc offrir un plus grand intérêt qu'un congrès ayant pour but de rechercher tout ce qui peut augmenter l'efficacité et la puissance de cet instrument de civilisation, en perfectionnant le matériel roulant, le système des voies et le règlement du transport des marchandises et des voyageurs. L'idée de réunir un semblable congrès a surgi et a été réalisée en Belgique en 1885.

On s'en souvient, on célébrait en cette année, par des fêtes nationales, le cinquantième anniversaire de la mise en exploitation du premier chemin de fer belge. M. le Secrétaire général Fassiaux proposa de convoquer en un congrès les délégués des chemins de fer belges et étrangers, afin qu'ils pussent de se communiquer les résultats obtenus, discuter ensemble les améliorations possibles et surtout arriver à faciliter les relations internationales. Ce projet reçut une

dont 6 1/2 milliards pour l'Europe et 4 1/2 milliards pour les États-Unis.

Chemins de fer de l'État belge en 1889.

Voyageurs	59,957,199
Bagages	248,701 quintaux.
Petites marchandises	338,217,335 kilogr.
Grosses marchandises.	20,695,842 tonnes.

Chemins de fer concédés en 1888.

Voyageurs	15,476,664
Bagages.	{ 40,042 transports taxés au minimum + 97,986 quintaux.
Petites marchandises	{ 853,886 transports taxés au minimum + 900,531 quintaux.
Grosses marchandises.	{ 104,092 expéditions taxées au minimum + 15,206,038 tonnes.

En 1835, le nombre des voyageurs était de 421,000 et en 1840, les marchandises transportées ne s'élevaient qu'à 102,000 tonnes.

En 1883, on transportait par habitant :

En Belgique, 11 voyageurs et 6.5 tonnes marchandises.

En Angleterre, 19 voyageurs 7.5 — —

En France, 5.7 voyageurs 2.5 — —

États-Unis, 6 " 7.6 — —

La moyenne du revenu des capitaux engagés est de 4.21 p. c. pour l'Europe et de 4.15 pour le globe entier.

adhésion unanime et 377 délégués, représentant 136 compagnies et 17 gouvernements, se réunirent à Bruxelles. Le succès fut complet : on décida qu'il était utile de créer une institution durable.

Dorénavant, le Congrès se réunirait tous les deux ans et une commission internationale permanente fut chargée, dans l'intervalle des sessions, de préparer leurs travaux. Elle a son siège à Bruxelles; son président est un belge, M. Fassiaux, et son secrétaire un autre belge, M. Auguste de Laveleye. Après Bruxelles, le Congrès s'est réuni à Milan en 1887, et à Paris en 1889; pour la prochaine session, Saint-Pétersbourg a été désigné.

Nouveau venu, et un peu dépaysé dans cette assemblée, je demandais, en septembre dernier, à M. Fassiaux, de m'indiquer d'une façon précise le but poursuivi. Il me répondit à peu près en ces termes : Je vous remettrai des extraits de discours qui vous montreront ce que l'on peut faire immédiatement d'extrêmement utile, mais j'avoue que, comme je l'ai dit au vingt-cinquième anniversaire de la Société de statistique de Paris, je crois à la réalisation de ce que certaines personnes appelleront une utopie, l'*Union ferrée* venant compléter l'*Union postale et télégraphique*. Je n'entends point par là la fusion de toutes les administrations existantes en une seule, ce qui est impossible; non, chaque Etat, chaque société conserverait son autonomie, mais il y aurait une entente si complète et une uniformité si grande quant aux détails d'application, que pour le public, il n'y aurait plus qu'un seul réseau. C'est exactement ce qui existe aujourd'hui dans l'Union postale.

Quand il a été question de créer cette union, de toutes parts se sont élevées des objections. Il n'y faut point songer, disait-on : chaque pays a ses tarifs particuliers pour le poids et pour le coût de l'affranchissement. Que de différences aussi pour le régime des mandats, des imprimés, des papiers d'affaires, des valeurs ! Quelle inégalité dans le service rendu, dans la longueur des transports opérés tantôt par mer, tantôt par terre ! Comment arriver à une entente, en

présence des divergences de vues et surtout d'intérêts qui se compliqueront de susceptibilités nationales ?

Cependant l'œuvre a été accomplie et le monde en profite depuis plus de treize ans, grâce au bon vouloir des gouvernements qui ont adhéré au traité de Berne et à la persévérance des hommes éminents qui ont préparé et négocié ce traité. Parmi ces hommes, il en est trois dont les noms devraient être inscrits en lettres d'or sur le monument international qu'il faudrait ériger pour perpétuer le souvenir de cet événement, qui marque l'un des pas les plus décisifs dans la voie de l'entente fraternelle de tous les peuples. Ces noms sont ceux de M. Kasson, promoteur de l'idée, délégué des Etats-Unis à la conférence préparatoire de 1863, Vandal, directeur général des postes de France, président de cette conférence, et Stéphan, grand maître des postes germaniques, inspirateur et véritable auteur du traité de Berne.

Est-ce que les difficultés seraient plus insurmontables pour les chemins de fer que pour les postes ? Nullement. De quoi s'agit-il, en effet ? D'amener les diverses lignes à adopter des règles identiques et communes pour le service international. A l'intérieur, chaque nation conserverait son régime particulier. Un progrès semblable s'est accompli peu à peu, par la force des choses, dans presque tous les pays. En Belgique l'accord s'est fait entre l'Etat et les Compagnies. En Allemagne, l'organe de l'union est le *Verein* ; en Angleterre, le *Clearing-House* pour les voies ferrées ; en France, le Syndicat des chemins de ceinture.

Les paroles de M. Fassiaux m'ouvrirent un horizon nouveau. Je comprenais la grande idée qui avait présidé à l'organisation du Congrès permanent des chemins de fer. J'y voyais un acheminement vers la réalisation de cette autre conception, non moins élevée, que préconisent en tout pays les amis de la paix : la constitution d'une cour suprême de conciliation et d'arbitrage, qui aplanirait ou réglerait les différends entre les États, sans le recours aux armes.

Déjà plus d'une amélioration récente prépare la voie à la constitution de l'Union ferrée. Ainsi le voyageur peut pren-

dre son coupon, le commerçant expédier ses marchandises jusqu'aux limites extrêmes de notre continent, sans avoir à s'inquiéter des différentes lignes que le voyage ou le transport emprunte. Autre exemple : le régime des petits paquets et du colis postal, qui permet d'envoyer des objets partout, moyennant une taxe uniforme et modique. Autre application encore du principe d'unité : les billets circulaires « combinables », que le touriste forme à son gré et avec lesquels il peut parcourir toute l'Europe à prix réduit. La façon dont l'unité s'est établie en Russie nous fait voir comment elle pourrait se faire dans toute l'Europe¹.

Jusqu'à la fin de 1860, il n'existait pas de trafic direct sur les chemins de fer en Russie. Quand des marchandises arrivaient à une station terminus, un intermédiaire devait en prendre livraison pour les remettre à une autre ligne, si elles devaient être expédiées plus loin ; d'où résultaient des accumulations et des retards sans nombre. Par l'ordre de l'empereur, le comte Baranoff nomma une commission d'enquête, laquelle formula un règlement général d'exploitation qui forme la partie principale de la loi générale sur les voies ferrées du 12 juin 1885. Enfin, pour amener l'unité dans les divers régimes d'exploitation, il s'est formé en juin 1889 une conférence générale (*Obstschy Sjjesd*) des délégués des différents chemins de fer, où chaque ligne concédée dispose d'une voix et l'État d'une voix par 1,000 verstes. Dans l'intervalle des sessions fonctionne une commission permanente. Cette association consacre l'union intime d'un grand nombre d'administrations et de groupes de lignes ferrées s'étendant sur un espace presque aussi grand que le reste de l'Europe. C'est l'application du principe de l'union fédérale qui réalise, en fait d'institutions politiques, ce difficile problème de concilier les autonomies locales avec l'unité pour tout ce qui est d'intérêt général.

La conclusion, en 1886, d'une entente entre cinquante

¹ Note sur la Conférence générale des chemins de fer russes, par M. Krueger, directeur des chemins de fer à Königsberg, traduite par M. Weissenbruch, ingénieur au ministère des chemins de fer.

administrations de chemins de fer pour l'adoption du règlement de comptabilité à l'usage des administrations faisant partie du groupe de liquidation, ainsi que l'extension donnée au service des wagons-lits, semblent pouvoir être considérées aussi comme un grand pas vers un accord international.

Les décisions de la conférence internationale de Berne pour l'unité technique des chemins de fer, ratifiées par les principaux gouvernements d'Europe, et les travaux de la conférence internationale pour l'unification de la législation relative au transport des marchandises par chemins de fer, tendent également à la réalisation du but poursuivi par le Congrès international des chemins de fer.

Dans le discours d'ouverture prononcé par notre ministre des chemins de fer, lors de la première session du Congrès à Bruxelles, l'idée de l'union ferrée générale apparaît comme le but final à atteindre :

« Je suis heureux de constater que cette pensée de réunir tous ces hommes ayant des connaissances spéciales et pouvant apporter ici les résultats de leurs études et de leur longue expérience, a été accueillie à l'unanimité et, je puis le dire, avec enthousiasme. Il y a là, en effet, une idée féconde. Que de progrès réalisés dans certains pays qui ne le sont pas dans d'autres ! Que d'institutions utiles créées par certaines nations et qui ne se propagent que lentement ailleurs ! N'est-il pas utile que nous nous réunissions et que nous échangeons nos idées, que nous discutions les systèmes, que nous recherchions les mesures qu'il est désirable de prendre dans l'intérêt général ? Et puisque nous avons ici des représentants de toutes les grandes administrations de chemins de fer, j'espère que nous pourrons, du moins sous certains rapports, jeter les bases d'une union générale des chemins de fer. On a essayé dans d'autres domaines et on a réussi.

¹ Je citerai un exemple entre beaucoup d'autres : Dans les voitures de certaines lignes en Suisse, on trouve un thermomètre et on peut arrêter les glaces mobiles à la hauteur qu'on veut, au moyen d'un petit appareil très simple qui les empêche de vibrer et qui n'est pas exposé à l'usure et aux détériorations, comme les courroies.

Pourquoi ne réussissons-nous pas pour les chemins de fer ? Pourquoi n'arriverions-nous pas à l'union des chemins de fer ? Je sais bien que, sous certains rapports, cela n'est pas immédiatement réalisable, mais je voudrais cependant que, sur certaines questions qui ne présentent pas les mêmes difficultés, nous pussions immédiatement arriver à une entente. »

En dehors de l'union ferrée réservée à l'avenir, des résultats importants ont déjà été obtenus.

Lorsque l'institution du Congrès était à ses débuts, et qu'elle avait encore à lutter contre tous les préjugés que soulèvent toujours les idées nouvelles, elle a trouvé des encouragements précieux de la part des personnalités les plus compétentes et elle a conduit à l'adoption de formules dont l'importance ne pourra être mise en doute. Certes, parmi les délégués qui avaient été envoyés à Bruxelles, plusieurs étaient venus pour surveiller d'une oreille distraite et d'un esprit sceptique la nouvelle institution, et, néanmoins, ils ont été entraînés à prendre part aux discussions, auxquelles ils ont apporté un précieux concours. C'est que le Congrès répondait à un besoin réel formulé, dès avant la première session, par MM. Brame et Worms de Romilly on de si excellents termes que je crois devoir les reproduire ¹ :

« Il y aurait évidemment utilité pour les ingénieurs d'un pays à être au courant de tous les systèmes adoptés à l'étranger et même de tous les essais qui y sont tentés. Ils sauraient ainsi à la fois et ce qu'il est avantageux de faire et ce qu'il ne convient pas d'essayer, l'expérience ayant déjà été faite sans donner des résultats favorables. Il est regrettable, par conséquent, de ne pas voir dans chaque pays un centre de renseignements mis à la disposition de tous les ingénieurs. »

Dans leur rapport au gouvernement français sur les résultats du congrès de 1885, MM. Brame et Worms de Romilly disaient : « L'exposé que nous venons de faire montre que

¹ Voir dans les *Annales des ponts et chaussées* le rapport de mission sur les chemins de fer belges.

l'échange d'idées auquel a donné lieu le congrès a eu pour résultat de résoudre plusieurs questions difficiles et de préciser le but que l'on doit se proposer d'atteindre en vue de perfectionner certaines parties de l'exploitation des chemins de fer. Les bases d'une association destinée à concentrer les efforts de toutes les compagnies pour développer les progrès de l'industrie des transports par voie ferrée ont été posées et on est en droit d'espérer que, grâce à elle, de grandes améliorations seront réalisées dans un avenir prochain. »

Ces conclusions ont été adoptées par le gouvernement français, qui a décidé qu'il était utile de propager l'œuvre du Congrès. Au risque d'entrer dans des détails trop techniques, je citerai quelques-unes des décisions adoptées dans la session de Bruxelles : celle portant que les traverses métalliques considérées au point de vue technique peuvent soutenir la concurrence avec les traverses en bois; celle relative à la double équipe des locomotives (cette question a donné lieu depuis à des expériences très intéressantes de la part de plusieurs grandes administrations de chemins de fer); celle disant que l'entretien du matériel roulant doit être fait par l'exploitant lui-même; celle concluant à l'établissement d'un système efficace d'intercommunication entre les voyageurs et les agents des trains faisant de longs trajets sans arrêts; celle reconnaissant les progrès accomplis par l'électricité et permettant de choisir, dans chaque cas particulier, entre les appareils électriques et les appareils mécaniques sans avoir égard au vieux préjugé de défiance contre l'électricité; celle relative à l'éclairage et au chauffage des voitures établissant notamment le principe de l'indépendance des voitures dans la mesure du possible, prescrivant une lumière en quantité suffisante pour qu'il soit possible de lire, et conseillant l'emploi de tentures de couleurs claires; celle conseillant l'extension de l'emploi d'appareils annonçant des gares aux agents de la voie le départ des trains; celle définissant les divers systèmes de block et établissant les conditions auxquelles doivent satisfaire ces appareils, employés pour les systèmes dits « absolus; » celle reconnaissant que le

block-système a augmenté la puissance de transport des lignes à double voie et que l'interblocking a souvent augmenté la capacité de service des gares; celle relative aux chemins de fer secondaires ou économiques demandant notamment aux États et aux grandes compagnies de favoriser l'établissement des petits chemins de fer affluents de transports des grandes lignes; celle conseillant l'extension du repos périodique et sa coïncidence dans la mesure du possible avec le dimanche ou un jour de fête; celle relative à la nécessité de recueillir pendant un temps limité des renseignements techniques détaillés sur certaines questions à l'étude, afin de pouvoir les approfondir dans l'intérêt commun de tous les chemins de fer.

Depuis la session de Bruxelles, des résolutions importantes ont été adoptées dans celle de Milan. Elles ont été appréciées par un des ingénieurs les plus distingués de France, M. A. Picard, dans le très remarquable discours d'ouverture du congrès de Paris, de la façon suivante :

« Le gouvernement belge peut dès aujourd'hui se féliciter de l'heureuse initiative qu'il a prise en instituant ces grandes assises du travail, en provoquant ces échanges périodiques d'idées et de données expérimentales, en groupant tant de talents et de bonnes volontés pour les faire concourir au bien de l'humanité. Dès maintenant, il a le droit d'être fier des résultats obtenus.

« Sans doute, le but final qu'indiquait M. le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes de Belgique n'est pas encore atteint; sans doute, l'union générale des chemins de fer qu'il entrevoyait dans un rêve généreux, n'est point encore susceptible de réalisation; sans doute, cette vaste fédération qu'il désirait, à l'instar de l'Union postale, se heurte encore contre des obstacles qu'il ne dépend pas de vous d'aplanir. Mais votre Congrès n'en a pas moins rendu à la chose publique des services que les esprits les plus sceptiques ne sauraient méconnaître, s'ils ne ferment les yeux à la lumière. Pour s'en rendre compte, il suffit de parcourir les procès-verbaux des séances tenues à Bruxelles et à Milan,

ainsi que le bulletin mensuel publié par les soins de notre comité de direction.

« Vous avez abordé les problèmes les plus complexes et les plus délicats ; vous les avez débattus sans autre passion qu'un profond amour de la vérité, qu'un ardent désir de contribuer au développement de la prospérité générale. Chacun de vous y a apporté le tribut de ses méditations et de son expérience. Vos débats ont toujours été empreints de ce caractère pratique qui leur donne tant de portée et de valeur.

« Je me reprocherais de faire un choix parmi des discussions toutes également brillantes. Vous m'excuserez toutefois de mentionner spécialement celles que vous avez engagées sur la construction et l'exploitation économique des lignes secondaires, sur les moyens d'intéresser le personnel à l'accroissement du trafic et à la réduction des dépenses, enfin sur les mesures à prendre pour améliorer la condition des soldats de la puissante armée dont vous êtes les chefs.

« Il est un ordre de questions que vous vous êtes jusqu'ici bornés à effleurer : ce sont celles que soulève la tarification des voyageurs et surtout des marchandises. Votre réserve s'explique et se justifie par la difficulté de dégager et de poser des règles générales dans une matière où les solutions doivent être appropriées au génie des peuples, à leurs traditions, à leurs habitudes, à leurs besoins, à la nature de leur production industrielle ou agricole, à leur état financier, aux principes admis pour le régime des chemins de fer, à mille autres circonstances encore, qu'il serait trop long d'énumérer ici. Je crois pouvoir dire, néanmoins, que, malgré cette difficulté incontestable, vous n'avez nullement l'intention de mettre les taxes de transport en interdit ; elles vous offriront un vaste champ d'études et d'explications réciproques, sur lequel vous pourrez un jour vous aventurer sans danger, sauf à vous maintenir dans des limites que vous vous assignerez d'avance et que votre sagesse vous indiquera. Vous remplirez ainsi le vœu le plus cher de M. le président de la commission internationale.

« J'ai vanté tout à l'heure l'utilité professionnelle du

Congrès des chemins de fer. Mon éloge serait incomplet, si je ne disais un mot des bienfaits de cette œuvre de paix et de concorde, au point de vue du rapprochement entre les nations qui y participent. Ce contact, quelque court qu'il soit, des administrateurs et des ingénieurs appartenant aux pays les plus divers, leur permet de se connaître, de s'apprécier, de s'estimer, de s'aimer les uns les autres. La glace se rompt ; les préventions s'effacent ; les distinctions de race, de drapeau, de nationalité, s'atténuent, pour faire place au sentiment si noble et si élevé d'une grande patrie qui ne connaît pas de frontières, celle de la science et du travail. »

Pour faire mieux apprécier l'utilité de ses grandes assises des chemins de fer, je citerai encore quelques paroles de M. de Rothschild, vice-président du congrès de Paris :

« Mettre au service de tous l'expérience de chacun, tel est le but du Congrès. Ici, point de jalousie, point de faux amour-propre, pas d'autre mobile qu'une généreuse émulation à la recherche du bien général. Des solutions absolues ne sauraient sortir des délibérations du Congrès sagement conduites, car, dans chaque pays, l'exploitation des chemins de fer doit être subordonnée aux habitudes, aux besoins commerciaux et même aux nécessités climatiques du pays. Mais, dans ces épanchements intimes qui précèdent et suivent les discussions solennelles, les idées s'échangent, les questions s'éclairent d'un jour nouveau, et des rapports d'estime et de confiance s'établissent entre les hommes unis dans une pensée commune, celle de perfectionner de merveilleux instruments de paix et de civilisation confiés à leurs soins, d'améliorer les services internationaux et de donner au commerce les facilités les plus étendues. »

Les nombreuses questions examinées à la session de Paris ont provoqué des travaux considérables et des enquêtes approfondies de la part de spécialistes éminents. Ces travaux ont été appréciés de la façon la plus favorable par tous les journaux scientifiques du monde, notamment par la *Railroad Gazette* de New-York, l'*Engineering* et le *Railway News* de Londres, la *Revue générale des chemins de fer* de Paris et le *Zeitschrift für Eisenbahnen* de Vienne.

La presse des États-Unis a parlé avec des éloges tout particuliers des rapports faits sur certaines questions spéciales. C'est qu'il existe dans ce pays un grand nombre de sociétés de chemins de fer qui provoquent des enquêtes analogues servant également de base à des discussions de la plus grande utilité pour l'instruction des participants. Parmi les plus importantes, on peut citer l'association des chefs de dépôts de chemins de fer (*master mechanics*), celle des constructeurs de wagons (*car builders*), celle des chefs de section de la voie (*roadmasters*), celle des agents commerciaux du service de voyageurs (*ticket and passenger agents*), celle des chimistes de chemins de fer (*railway chemists*), celle des chefs de service (*superintendents*) et celle des chefs d'exploitation technique (*time convention*). Il y a aussi de nombreuses sociétés d'ingénieurs et des clubs de chemins de fer. Mais la plupart de ces sociétés sont basées sur le principe des spécialités, et bien que ce soit un avantage sous certains rapports, les Américains ont souvent reconnu, dans leurs journaux, l'utilité qu'il y aurait à réunir tous les éléments d'étude dont ils disposent dans une association analogue au Congrès international des chemins de fer, de manière à pouvoir faire concourir plusieurs spécialistes à l'élucidation des questions complexes.

On peut citer tout particulièrement, parmi les décisions les plus importantes du Congrès à Paris, l'approbation en principe accordée au projet présenté par M. de Perl, pour l'établissement d'une convention internationale destinée à unifier le régime du transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer. Le Congrès a décidé que des démarches seront faites auprès de tous les gouvernements, en vue de solliciter leur adhésion à ce projet de convention. Il semble permis d'espérer que ces démarches auront le succès désiré, puisque la convention dont il s'agit intéresse des millions de voyageurs de tout pays.

Au milieu du succès généralement constaté du Congrès, j'entendais regretter, à Paris, l'abstention de l'Allemagne. Elle était représentée à la session de Bruxelles par les délé-

gués de plusieurs administrations importantes ¹; mais elle n'en avait plus ni à celle de Milan, ni à celle de Paris. Cette attitude des Allemands a lieu d'étonner, car ils ont toujours été les premiers à appuyer tous les règlements d'ordre internationale et, comme je l'ai rappelé, c'est au directeur général des postes allemandes que l'on doit l'adoption définitive de l'Union postale, dans laquelle la France n'est entrée qu'après deux années d'hésitation.

L'Allemagne s'est abstenue, a-t-on dit, d'abord, parce que la langue du Congrès devait être le français et qu'elle ne voulait pas lui reconnaître le privilège d'être la langue universelle et, en second lieu, parce que la troisième session devait avoir lieu à Paris au moment où on y célébrait le centenaire de 1789. L'explication qu'a donnée du fait un journal italien bien connu, la *Perseveranza*, de Milan, me paraît plus exacte. L'Allemagne, dit-elle, a une union solidement

¹ *Chemins de fer de l'État prussien* : a) Direction royale d'Elberfeld : M. Thielen, président de la Direction royale; b) Direction royale de Cologne (rive droite du Rhin) : M. Funk, conseiller intime de Régence, conseiller supérieur de construction; c) Direction royale de Cologne (rive gauche du Rhin) : M. Sternberg, directeur.

Chemins de fer de l'État bavarois : MM. J. Henle, ingénieur en chef; E. Mahla, chef du service des machines.

Chemins de fer de l'État wurtembergeois : M. von Hofacker, président de la Direction générale.

Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht : MM. Seydlitz, président de la Direction; Sommer, directeur.

Chemin de fer de l'Elbe Inférieure : M. V. Stoclet, directeur-gérant de la Société belge de chemins de fer.

Chemin de fer Louis de Hesse : MM. Kempf, conseiller intime de commerce, président du Conseil d'administration; le D^r jur. Reinhard, conseiller intime de Régence, président de la Direction spéciale.

Chemin de fer Lübeck-Büchen : MM. le sénateur D^r Brehmer, membre du Conseil d'administration; Benda, directeur.

Chemin de fer de la Saale : M. Mirus, directeur, président de la Compagnie.

Chemin de fer Weimar-Gera : M. E. Kohl, conseiller de construction, directeur.

Tramways à vapeur de Mulhouse : M. A. Chassin, directeur.

Chemin de fer Nordhausen-Erfurt : M. Krohn, directeur.

constituée sous l'hégémonie de la Prusse, le *Verein*. Elle espérait faire entrer dans le cercle de son influence les chemins de fer des pays voisins, notamment ceux de l'Autriche-Hongrie. C'est elle ainsi qui aurait constitué la grande Union ferrée européenne, dont elle aurait été le centre. Elle peut espérer que l'œuvre du Congrès inauguré à Bruxelles échouera. En tout cas, elle ne veut pas la fortifier, en lui accordant son concours.

Si tel a été le mobile des Allemands, leur calcul sera probablement déjoué, car d'abord, une association qui comprend déjà 237 administrations est assez puissante pour se maintenir et pour poursuivre le but qu'elle a en vue. Ensuite, le point d'honneur sera engagé : les autres pays, surtout la France et la Russie, ne voudront à aucun prix que, faute de l'adhésion du *Verein*, on aboutisse à un échec.

Certes, l'absence des délégués allemands constitue un vide qu'on ne peut assez regretter. Nulle part ailleurs, les découvertes de la science ne sont appliquées à l'industrie d'une façon plus systématique et, notamment, tout ce qui concerne le mécanisme de l'exploitation et les améliorations du matériel n'est mieux étudié. Ainsi, les nouvelles voitures de première classe belges sont supérieures sous tous les rapports à celles des compagnies françaises et anglaises; mais elles sont loin d'être aussi soignées dans tous les détails que celles de l'Allemagne. Pour s'en convaincre, il suffit de voir avec quel empressement les voyageurs choisissent de préférence les berlines allemandes dans les trains internationaux Cologne-Ostende. Comparez, par exemple, notre gare de Malines à celle de Strasbourg. Combien celle-ci est plus élégante, mieux disposée, mieux outillée, mieux fournie de toutes les facilités que recherche le voyageur ! Il est certain que les déclarations du Congrès eussent beaucoup profité du concours qu'eût pu leur faire apporter l'expérience et la science de l'Allemagne.

Mais d'autre part, en se séparant complètement du mouvement général, l'Allemagne ne risque-t-elle pas de subir les inconvénients qui sont la conséquence nécessaire de l'iso-

lement? Le *Verein*, qui représente 40,000 kilomètres de voies, n'aurait-il pas intérêt à faire sentir en Europe l'influence considérable que lui assurerait et le colossal intérêt dont il est l'organe et la compétence si grande des délégués qu'elle enverrait? D'ailleurs, le *Verein* n'a pas à craindre qu'on empiète sur son terrain : les résolutions du congrès sont théoriques et ne peuvent être appliquées que par la libre adhésion des États et des compagnies. L'indépendance de chacun est absolument respectée.

Le congrès des chemins de fer a été l'objet de la part du journal qui représente le *Verein*, le *Zeitung des Vereins*, de critiques assez vives empruntées à la revue : *Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffart des Oester. - Ungar. Monarchie*. Je crois devoir y répondre quelques mots. Ce journal reproche au Congrès de permettre à chaque administration d'envoyer autant de délégués qu'il lui plaît. C'est une erreur. L'article 11, § 3, du règlement détermine exactement le nombre des délégués de chaque ligne.

C'est à tort, dit-il, qu'on admet les représentants des chemins de fer vicinaux, des tramways à vapeur, du chemin de fer Decauville et des wagons-lits. On peut répondre qu'il est très difficile de définir les conditions qu'une ligne doit posséder pour être admise. Mais d'ailleurs, on a beaucoup à apprendre des lignes à petite section et des tramways à vapeur. C'est au moyen de ces voies économiques qu'on pénètre dans les campagnes, qu'on s'élève dans les régions montagneuses et qu'aujourd'hui on s'avancera dans l'intérieur des continents que l'on veut conquérir à la civilisation. C'est ce type qui est ou sera adopté au Sénégal, au Congo, au Cap et bientôt dans les territoires nouvellement adjugés à l'Allemagne et à l'Angleterre. La Compagnie des wagons-lits a introduit en Europe des modèles de voitures très spéciaux et remarquables tant par le confort qu'elles offrent aux voyageurs que par les parcours exceptionnellement longs qu'ils accomplissent. La voie Decauville peut être appelée, au début des colonies, à rendre d'immenses services.

Il est inexact de dire que les sections ont siégé en même temps que les assemblées plénières. Toujours, des travaux des premières ont précédé et préparé les résolutions des secondes. Comme dans les sections du *Verein*, les sous-commissions composées de quelques membres étudient les documents et rédigent les rapports. Ces rapports, il est vrai, ont été parfois distribués trop tard aux membres ; mais c'est là un vice auquel il est facile de porter remède.

Si M. Léon Say n'a pas pris part au congrès de Paris, c'est parce qu'il avait en ce moment même à s'occuper en province de sa candidature comme député et non « parce qu'il s'est tenu sur la réserve », et quant au ministre De Bruyn, au banquet de clôture, il a félicité le Congrès, en termes chaleureux, du succès de ses travaux. Plein de foi dans l'avenir de l'institution, il a dit : « Le congrès n'est pas une œuvre passagère et dont la durée soit limitée ; le but qu'il poursuit est aussi étendu que le progrès lui-même et je ne puis mieux terminer qu'en exprimant le vœu que nos réunions continuent à produire des résultats féconds pour le plus grand bien des nations et la prospérité nationale. »

On veut bien rendre justice aux efforts qu'ont faits la plupart des rapporteurs pour donner des réponses complètes aux questions posées ; mais ils n'y sont point parvenus, ajoute-t-on, parce que plusieurs administrations n'ont pas répondu au questionnaire. M. Victor Röhl, l'auteur de cette remarque, croit que le travail effectué pour répondre aux questions serait des plus utiles, parce qu'il permettrait de tracer un tableau détaillé de la situation de tous les grands chemins de fer, ce qui aurait une valeur inestimable pour des études comparatives.

Le *Zeitung des Vereins* pense, au contraire, qu'on ne peut imposer aux employés « le surcroît de tension d'esprit et de corps » qu'exigeraient les réponses aux nombreuses questions posées.

En ce point, je partage complètement l'opinion de M. Röhl : je pense qu'il serait très utile de réunir sur chaque

question des données et des chiffres aussi complets que possible, non seulement au point de vue de la science et de la statistique, mais aussi au point de vue pratique, pour guider les administrations dans la recherche des améliorations à réaliser.

- On s'étonne que le Congrès des chemins de fer, si utile au développement du commerce, de l'industrie et des relations internationales et par conséquent au progrès de l'humanité, puisse rencontrer des adversaires ou des détracteurs. Il n'est personne qui n'ait intérêt à ce que cette institution continue ses travaux et atteigne le but qu'elle s'est assigné. En favorisant l'uniformité et la simplification dans les détails de l'exploitation et l'adoption générale des perfectionnements introduits tantôt ici, tantôt là, elle rendra à tous, directement ou indirectement, d'inappréciables services. Enfin, si elle arrive, comme l'ont espéré ses fondateurs, à constituer l'Union ferrée, complétant l'Union postale, elle aura ouvert la voie, ainsi que je l'ai dit, à la réalisation de ce grand idéal, rêvé par tous les hommes de bien, la fédération des peuples, conservant leur existence indépendante, mais soumettant le règlement de leurs différends aux décisions d'une cour arbitrale, ainsi que vient de le décider la conférence pan-américaine qui a siégé cet hiver à Washington et aussi conformément au vœu récemment adopté, à l'unanimité, par la Chambre italienne, à la suite du discours magistral prononcé par le député Bonghi, ancien ministre de l'instruction publique.

ÉMILE DE LAVELEYE.

