

font suite à cette approbation, elles s'exposeraient à des pertes de temps, et, par suite, à des pertes d'argent considérables. Les travaux commencent donc généralement le plus souvent sur une grande échelle avant que les devis réguliers et complets aient été dressés; mais, à défaut de ces devis, on en dresse d'approximatifs qui doivent se rapprocher le plus possible de la vérité. Les devis réguliers et complets viennent ensuite, quand les travaux sont déjà parvenus à un certain degré d'avancement. Quant au prix de revient, on ne peut l'établir avec une entière exactitude que lorsque les décomptes ont été acceptés par les entrepreneurs, car il arrive presque toujours que les entrepreneurs élèvent au dernier moment des réclamations tout à fait imprévues.

Pour dresser le devis d'un chemin à construire, il faut connaître le prix de revient des chemins livrés à l'exploitation et le décomposer dans ses éléments.

Prix de construction des chemins établis. — Ce prix de revient varie dans des limites fort étendues : c'est ce que prouvent les tableaux suivants, qui ont été dressés d'après les documents officiels publiés par les gouvernements d'Angleterre, de France, de Belgique, d'Allemagne et des États-Unis, ou d'après les comptes rendus des Compagnies.

Il est important, en procédant par analogie pour l'établissement du prix des chemins à construire, de tenir compte de l'augmentation qu'ont subie généralement les prix de main-d'œuvre, ceux des matériaux, etc. Ainsi le mètre cube de terrassement et de maçonnerie, qui a coûté il y a quelques années un certain prix, se paye aujourd'hui un quart, ou même moitié en sus.

CHEMINS ANGLAIS ¹

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES CHEMINS.	LONGUEUR des chemins exploités par les Compagnies ² .			LONGUEUR totale concedée.	PRIX TOTAL de premier établissement par kilomètre ³ matériel compris.
		à une voie.	à deux voies.	en tota- lité.		
1.	Aberdare (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de Taff Vale)	13	»	13	13	128 076
2.	Aberdeen	11	82	93	94	473 315
3.	Ambergate, Nottingham et Boston, et Ea-tern junction	»	32	32	144	447 164
4.	Arbroath et Forfar (ligne affermée à perpétuité à la C ^{ie} du chemin de fer d'Aberdeen)	»	25	25	25	266 666
5.	Ardrossan	13	10	23	23	115 942
6.	Bangor et Caernarvon	11	»	11	11	318 182
7.	Bedford (ligne affermée à la C du chemin de fer de London et North Western)	»	27	27	27	»
8.	Belfast et Ballymena	61	»	61	105	179 841
9.	Belfast et County Down	27	»	27	73	228 310
10.	Birkenhead, Lanca-hire et Cheshire junction	1	52	53	55	»
11.	Birmingham, Wolverhampton et Stour Valley (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de London et de North Western)	»	23	23	28	»
12.	Blackburn	20	22	42	73	473 630
13.	Blyth et Tyne	17	»	17	33	193 181
14.	Bodmin et Wadebridge	24	»	24	24	»
15.	Bristol et Exeter	49	122	171	255	421 333
16.	Buckinghamshire (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de London et North Western)	51	34	85	104	398 798
17.	Caledonian	6	298	304	475	510 498
18.	Caledonian et Dumbartonshire junction	»	13	13	55	393 909
19.	Chester et Holyhead (comprenant le chemin de fer de Mold)	11	147	158	161	673 809
20.	Cockemouth et Workington	14	»	14	15	238 886
21.	Colchester, Stour Valley, Sudburg et Halstead	21	»	21	71	316 549
22.	Cork et Bandon	32	»	32	97	172 164
23.	Cork, Blackrock et Passage	10	»	10	12	472 214
24.	Deeside	26	»	26	26	136 202
25.	Dowlais	1	2	3	»	»

1. Au 31 décembre 1853, d'après les documents officiels.

2. Le Gouvernement ne possède et n'exploite aucun chemin de fer.

3. Calculée d'après le capital d'actions et d'emprunts autorisé par le Parlement et la longueur totale concédée, au 31 décembre 1853. Ce capital sera probablement trop faible pour quelques chemins non encore terminés.

(SUITE.)

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES CHEMINS.	LONGUEUR des chemins exploités par les Compagnies			LONGUEUR totale conçue.	PRIX TOTAL de premier éta- blisse- ment par kilomètre, matériel compris.
		à une voie.	à deux voies.	en totale- té.		
26.	Dublin et Belfast junction.	89	»	89	89	355 803
27.	Dublin et Drogheda.	43	57	100	100	317 666
28.	Dublin et Kingstown.	3	10	13	13	288 461
29.	Dublin et Wicklow.	»	15	15	55	303 030
30.	Dundalk et Enniskillen.	32	»	32	101	134 257
31.	Dundee et Arbroath (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de Dun- dee, Perth et Aberdeen).	»	28	28	28	317 500
32.	Dundee et Newtyle (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de Dun- dee, Perth et Aberdeen).	»	16	16	16	218 750
33.	Dundee et Perth, et Aberdeen junc- tion.	»	33	36	36	601 804
34.	East Anglian.	78	29	10	133	300 757
35.	East Lancashire.	12	116	128	145	684 798
36.	East Lincolnshire (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer le Great Northern.	»	76	76	76	263 157
37.	Eastern Counties.	14	295	309	425	789 192
38.	Eastern Union.	17	116	133	167	448 602
39.	Edimburgh et Bathgate.	2	17	19	38	219 078
40.	Edimburgh et Glasgow.	36	94	130	138	638 600
41.	Edimburgh, Perth et Dundee. . .	4	112	116	137	788 301
42.	Exeter et Crediton (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de Bris- tol à Exeter).	9	»	9	9	333 330
43.	Forth et Clyde (Navigation de). — Compagnie propriétaire du che- min de fer de Drumpeller.	1	»	1	3	288 889
44.	Furness.	23	9	32	37	258 063
45.	Glasgow, Terminus général et Port. » 4 4 7	»	4	4	7	1 190 471
46.	Glasgow et South Western.	37	245	282	534	347 167
47.	Gloucester et Dean Forest (ligne affermée à perpétuité à la C ^{ie} du Great Western).	»	13	13	17	496 372
48.	Great Northern.	»	381	381	561	477 917
49.	Great North d'Angleterre, Cla- rence et Hartlepool junction (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de York, Newcastle et Berwick).	4	10	14	14	177 500
50.	Great Southern et Western.	»	303	303	418	244 415

(SUITE.)

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES CHEMINS.	LONGUEUR des chemins exploités par les Compagnies.			LONGUEUR totale conçue.	PRIX TOTAL de premier établissement par kilomètre, matériel compris.
		à une voie.	à deux voies.	en totale- tité.		
51.	Great Western.	6	485	491	923	571 487
52.	Hartlepool (dock et chemin de fer).	3	23	26	26	415 384
53.	Hereford, Ross et Gloucester.	8	»	8	36	254 166
54.	South Eastern d'Irlande.	36	»	36	36	244 444
55.	Kendal et Windermere.	»	17	17	17	339 705
56.	Killarney junction.	65	»	65	65	134 615
57.	Lancashire et Yorkshire.	19	294	313	337	975 448
58.	(Preston et Wyre).	14	33	47	47	376 595
59.	Lancaster et Carlisle.	»	113	113	113	384 734
60.	Lancaster et Preston junction.	»	33	33	33	434 090
61.	Leeds Northern.	33	79	112	145	513 436
62.	Liskeard et Caradon.	14	»	14	14	53 576
63.	Liverpool, Crosby et Southport.	»	27	27	27	277 777
64.	Llanelly (dock et chemin de fer).	45	»	45	58	142 241
65.	Lllynoi Valley.	28	»	28	52	71 875
66.	London et Blackwall.	»	8	8	69	5 474 000 778 623
	»	»	»	61		
67.	London et Greenwich (ligne affer- mée à la C ^e du chemin de London et South Eastern).	»	6	6	6	4 138 750
68.	London et North Western.	94	757	851	1173	825 552
69.	London et South Western.	110	290	400	610	414 101
70.	London, Brighton et South Coast.	27	235	262	294	632 732
71.	Londonderry et Coleraine.	58	»	58	103	181 229
72.	Londonderry et Enniskillen.	52	15	67	97	130 154
73.	Malton et Driffeld junction.	31	»	31	39	205 128
74.	Manchester et Southport.	»	5	5	73	353 869
75.	Manchester, Buxton, Matlock et Midland junction.	»	18	18	82	184 451
76.	Manchester, Sheffield et Lincoln- shire.	9	257	266	375	664 913
77.	Manchester South junction et Al- trincham (compris dans la C ^e Lon- don et North Western et dans la Compagnie précédente.	»	15	15	15	»
78.	Maryport et Carlisle.	32	13	45	45	255 525
79.	Middlesbro et Redear (ligne affer- mée à la C ^e du chemin de fer de Stockton et Darlington.	13	»	13	13	169 230
80.	Midland.	42	742	784	1026	505 900
81.	Midland Great Western d'Irlande.	47	157	204	292	222 317
82.	Moukland.	40	17	57	89	239 737

(SUITE.)

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES CHEMINS.	LONGUEUR des chemins exploités par les Compagnies.			LONGUEUR totale conçue.	PRIX TOTAL de premier éta-blisse- ment par kilomètre. matériel compris.
		à une voie	à deux voies.	en tota- lité.		
83.	Monmouthshire (chemin de fer et canal)	56	7	63	86	241 279
84.	Morayshire	10	»	10	10	99 000
85.	Newcastle sur Tyne et Carlisle	19	107	126	126	351 190
86.	Newmarket	10	27	37	105	164 682
87.	Newport, Abergavenny et Hereford	»	54	54	104	363 060
88.	Newry, Warrenpoint et Rostrevor	9	»	9	13	256 409
89.	Norfolk (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de Eastern Counties)	54	79	133	178	331 303
90.	Lowestoft	18	»	18	18	444 444
91.	Northern et Eastern	»	71	71	71	433 544
92.	North et South Western junction	»	6	6	8	267 706
93.	North British	7	231	238	262	426 653
94.	North Devon	4	»	4	78	265 544
95.	North London (autrefois East and West India Docks et Birmingham junction)	»	13	13	15	1999 443
96.	North Staffordshire	17	182	199	221	658 371
97.	North Union (ligne affermée aux C ^{ies} du chemin de fer de London et North Western et Lancashire and Yerkshire)	»	64	64	64	482 812
98.	North Western	13	61	74	106	414 929
99.	Oxford, Worcester et Wolverhampton	26	116	142	186	550 134
100.	Preston et Longridge (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de fer de Fleetwood, Preston et West Riding junction)	10	»	10	10	145 000
101.	Royston et Hitchin (ligne affermée à la C ^{ie} du Great Northern)	»	29	29	29	398 389
102.	Saint Andrew's	7	»	7	7	100 000
103.	Saint Helene (canal et chemin de fer)	7	32	39	54	428 935
104.	Saundersfoot	11	»	11	11	94 318
105.	Central Ecossais	7	73	80	107	404 009
106.	Midland junction Ecossais	3	52	55	82	243 902
107.	Sheffield, Rotherham, Barnsley, Wakefield, Huddersfield et Goole	17	»	17	17	685 845
108.	Shrewsbury et Birmingham	»	47	47	57	786 425
109.	Shrewsbury et Chester	25	65	90	94	443 617

(SUITE.)

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES CHEMINS.	LONGUEUR des chemins exploités par les Compagnies.			LONGUEUR totale conçue.	PRIX TOTAL de premier établissement par kilomètre, matériel compris.
		à	à	en		
		une voie.	deux voies.	totale lité		
110.	Shrewsbury et Hereford.	75	6	81	81	185 185
111.	Shropshire Union (canal et chemin de fer.	»	29	29	228	482 456
112.	South Devon.	70	21	91	110	587 083
113.	South Eastern.	15	394	409	441	645 996
114.	South Staffordshire.	»	41	41	59	533 898
115.	South Wales.	57	143	200	359	308 054
116.	South Yorkshire (chemin de fer et rivière Dun.	4	27	31	79	434 691
117.	Stirling et Dumferline.	»	40	40	40	325 000
118.	Stockton et Darlington.	14	47	61	61	430 327
119.	Taff Vale.	27	29	56	77	346 753
120.	Ulster.	»	57	57	57	350 877
121.	Vale Neath.	16	25	41	59	336 158
122.	Warrington et Stockport.	16	»	16	31	322 258
123.	Waterford et Kilkenny.	46	»	46	50	299 500
124.	Waterford et Limerick.	87	35	122	122	204 913
125.	Waterford et Tramare.	12	»	12	12	133 333
126.	Wear Valley (ligne affermée à la C ^{ie} du chemin de Stockton et Dar- lington.	49	20	69	69	298 540
127.	West Cornwall.	56	2	58	71	234 154
128.	West Hartlepool (port et chemin de fer).	»	72	72	72	692 592
129.	West London (ligne affermée aux C ^{ies} du chemin de London and North Western et du Great Wes- tern.	5	»	5	5	1 375 000
130.	Whitehaven et Furness junction.	56	»	56	59	199 124
131.	Whitehaven junction.	19	»	19	20	271 250
132.	York et North Midland.	64	389	453	546	356 303
133.	York, Newcastle et Berwick.	58	437	495	598	536 739
134 à 142.	Lignes diverses comprises dans les chemins qui précèdent.					
	<i>Totaux.</i>	2725	9637	12362	17051	450 709

SITUATION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER DE LA GRANDE-BRETAGNE
AU 31 DÉCEMBRE 1853.

NOMBRE des lignes,	LONGUEURS					CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.		
	EN EXPLOITATION			en construc- tion.	TOTAL concéde.	LEVÉ	AUTORISÉ ²	
	à une voie.	à deux voies.	en- sem- ble.				Total.	par kilo- mètre.
92	kil. »	kil. »	kil. »	kil. 2844	kil. 3309	fr.	fr.	fr.
{ 136 ¹	2724	9593	12317	465 3655	16922	6 811 160 420	9 118 288 319	450 709
{ 6	1	44	45	» 84	129	Pas de capital autorisé.		
6	Longueur non indiquée.					21 952 500	50 955 000	
Totaux..	2725	9637	12362	1415 6583	20360	fr. 6 833 112 920	fr. 9 169 243 319	fr. 450 709

1. On remarquera que 6 de ces entreprises embrassent, outre des portions de chemin de fer, des travaux de docks et de navigation; cela a du reste peu d'influence sur le capital autorisé qui, pour ces 6 entreprises atteint environ 420 000 fr., ce qui diffère peu de la moyenne générale que nous trouvons être 450 000 fr. par kilomètre.

2. Ces sommes comprennent le capital levé.

On remarquera, en parcourant les tableaux précédents, que les lignes qui ont coûté un million ou au delà par kilomètre sont placées dans des conditions exceptionnelles. Tels sont, par exemple, les chemins de Londres à Blackwall, Londres à Greenwich et Dublin à Kingstown, construits sur une petite longueur entièrement aux abords d'une capitale. Tel aussi le chemin classé sous le n° 45 de notre tableau, qui comprend, outre le chemin de fer proprement dit, la construction d'un port. Le prix de revient d'autres lignes

établies depuis longtemps (Great Western, etc.) ne paraît pas aussi élevé qu'on l'aurait supposé. Cela tient à l'emploi qu'on a fait d'une partie du capital pour la construction d'embranchements beaucoup moins coûteux que la ligne principale. Enfin, si le coût de la plupart des lignes affermées est peu considérable, il faut l'attribuer sans doute à ce que les compagnies fermières ont fourni partie ou totalité du matériel roulant.

La plupart des chemins anglais ayant changé de nom par suite de la fusion des compagnies, nous croyons utile de publier, indépendamment du tableau qui précède et qui est dressé sur des documents officiels, un autre tableau du prix de revient en 1845 des grandes lignes anglaises avec l'indication du cube des terrassements sur une partie de ces lignes et de leur produit.

NUMÉROS D'ORDRE.	DESIGNATION DES LIGNES.	LONGUEURS.	TERRASSEMENTS. PAR KILOMÈTRE.	DEPENSES PAR KILOMÈTRE, Année 1843.	RECETTES PAR KILOMÈTRE, Année 1842.
		kil.	m 5.	fr.	fr.
1	Birmingham à Gloucester. . .	88	36 000	417 614	27 000
2	Chester à Berkenead.	23	39 000	573 390	33 000
3	Eastern Counties.	82	»	834 695	15 000
4	Edimbourg à Glasgow.	74	»	530 405	31 500
5	Glasgow à Ayr.	83	»	310 313	17 000
6	Grand junction.	182	»	326 250	77 000
7	Great North of England.	72	15 000	424 723	23 500
8	Lancaster à Preston.	33	47 000	370 820	16 000
9	Liverpool à Manchester.	50	43 000	764 700	119 000
10	Londres à Southampton.	150	»	431 803	53 000
11	Londres à Birmingham.	181	67 000	822 895	112 000
12	Londres à Bristol.	190	»	875 000	88 500
13	Londres à Brighthon.	74	74 000	889 875	40 000
14	Londres à Greenwich.	6	»	4 824 337	227 500
15	Londres à Blackwall.	6	»	5 378 133	199 500
16	Manchester à Leeds.	81	48 000	963 975	75 500
17	Newcastle à Carlisle.	98	»	270 663	20 000
18	North Midland.	117	62 000	714 673	46 500

1. D'après le cinquième rapport du comité des chemins de fer à la Chambre des communes.

2. Ces recettes sont données pour l'année 1842. Le montant de celles de l'année 1843 peut être évalué à 1/10 de plus.

NOMS DES COMPAGNIES.	PARCOURS DES CHEMINS.	LONGUEUR DES CHEMINS TERMINÉS.		
		une voie.	deux voies	totale.
		kil.	kil.	kil.
Chemin de ceinture.	Autour de Paris.	»	17,00	17,00
	Paris à la frontière par Lille et Valenciennes.	»	338,00	338,00
Nord.	Lille à Dunkerque et Calais.	»	145,00	145,00
	Amiens à Boulogne.	»	124,00	124,00
	Creil à Saint-Quentin.	»	102,00	102,00
	Paris au Pecq.	»	18,05	18,05
	Le Vésinet à Saint-Germain (chemin atmosphérique).	2, 5	»	2,05
Ouest-Nord-Ouest.	Asnières à Argenteuil.	4, 5	»	4,05
	Paris à Auteuil.	»	8,01	8,01
	Paris à Rouen.	»	140,00	140,00
	Rouen au Havre.	»	92,00	92,00
	Rouen à Dieppe.	»	50,00	50,00
	Paris à Versailles (rive droite).	»	19,00	19,00
	» (rive gauche)	»	17,00	17,00
	Paris, Orléans et Corbeil.	»	133,00	133,00
Orléans.	Orléans à Bordeaux par Tours.	»	461,00	461,00
	Tours à Nantes.	»	194,00	194,00
	Centre, Clermont et Limoges.	»	320,00	320,00
	Paris à Strasbourg.	»	502,00	502,00
	Frouard à Metz et Forbach.	»	122,00	122,00
	Metz à Thionville ¹	»	»	30,00
Est.	Épernay à Reims.	30,00	»	30,00
	Strasbourg à Vissembourg ²	»	»	58,00
	Strasbourg à Bâle.	»	141,00	141,00
	Mulhouse à Thann.	20,00	»	20,00
	Blesmes à Gray ³	17	»	17,00
Midi.	Montereau à Troyes.	100,00	»	100,00
	Bordeaux à La Teste.	52,00	»	52,00
Orsay.	Paris à Sceaux.	11,00	»	11,00
	Paris à Lyon.	»	508,00	508,00
Chemin de jonction du Rhône à la Loire (Grand-Central).	Lyon à Saint-Étienne.	»	57,00	57,00
	Saint-Étienne à Andrezieux.	18,00	»	18,00
	Andrezieux à Roanne.	68,00	»	68,00
	Lyon à la Méditerranée.	»	125,00	125,00
	Avignon à Marseille.	»	122,00	122,00
	Beaucaire à Nîmes et Alais.	64,00	28,00	92,00
	Nîmes à Montpellier.	»	52,00	52,00
	Montpellier à Cette.	27,00	»	27,00

1. Supposant la seconde voie posée. — 2. Supposant la seconde voie posée. — 3. Ligne inachevée. aux redevances payées à la compagnie de Saint-Germain. — 6. Cette compagnie ne possédait pas de

LONGUEUR DES VOIES ACCESSOIRES pour 100 kilomètres de chemin	DISTANCE MOYENNE entre LES STATIONS.	DÉPENSES MOYENNES DE PREMIER ÉTABLISSÉMENT PAR KILOMÈTRE.			RECETTE BRUTE DE L'EXPLOITATION. par kilomètre.	DATES	
		par l'État.	par la compagnie.	totale.		de l'exercice.	de l'ouverture de la ligne entière.
		fr.	fr.	fr.		fr.	
	kil. 1,31	»	»	11500,00 ⁴	39,400	1854	1853
22,50	8,33	»	444,000	444,000	56,000	1854	1846
	»	»	264,000	264,000			1848
	»	»	300,000	300,000			1850
	»	»	240,000	240,000			1837
»	3,70	»	1,081,100	1,081,100	70,400	1854 ⁵	1847
»	2,50	712,000	1,805,000	2,517,000			1851
»	2,25	»	97,000	97,000			1854
19,00	1,35	»	432,000	432,000	81,500	1854	1843
»	8,12	»	484,000	484,000			1843
»	7,66	»	634,000	634,000	54,000	1853	1847
»	10,00	»	281,800	281,800	16,855	1855 ⁶	1848
»	2,71	»	872,800	872,800	81,600	1851	1839
»	2,43	»	1,015,000	1,015,000	50,000	1852	1840
33,00	5,54	»	460,000	460,000	82,300	1853	1843
»	8,40	176,000	152,000	328,000	37,634	1854	1853
»	6,50	230,000	190,000	420,000			1851
»	»	190,000	123,000	313,000	»	»	1854
21,40	8,23	211,000	216,000	427,000	»	»	1852
16,30	7,62	»	278,000	278,000	43,300	1854	1852
»	6,00	»	224,000	224,000			1854
»	7,50	250,000	67,000	317,000			1854
26,00	»	»	217,240	217,240	»	1856	»
»	4,86	»	310,000	310,000	24,500	1854	1841
»	5,25	»	147,500	143,500	14,000	1854	1839
»	»	»	»	»	11,400	1854	1854
»	7,70	»	221,100	221,100	14,700	1854	1848
»	4,73	»	115,000	115,000	4,900	1853	1842
»	3,25	»	520,000	520,000	30,100	1853	1846
»	8,76	169,000	394,000	563,000	58,500	1854	1854
»	4,07	»	454,800	454,800	93,200	1852	1832
»	5,66	»	190,000	190,000	25,300	1852	1827
»	7,55	»	198,000	198,000	16,000	1852	1833
»	6,25	»	445,000	445,000	»	»	1855
»	7,50	80,000	664,000	744,000	41,800	1853	1849
»	5,41	»	210,800	210,800	23,800	1851	1840
»	3,27	290,000	»	290,000	20,000	1852	1845
»	6,75	»	183,300	183,300	18,000	1850	1859

— 4. Non compris le matériel fourni par les compagnies exploitantes. — 5 Le capital correspondant matériel roulant.

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS des ÉTATS ET DES CHEMINS.	PARCOURS.	LONGUEUR des chemins exploités	
			à une voie.	à deux voies.
	Prusse.			
1.	Aix-la-Chapelle-Dusseldorf.	par Gladbach.	kil. 47	kil. »
	Ruhrort-Crefeld-Gladbach.	Gladbach, Crefeld, Homberg, près Ruhrort.	42	»
2.	Berg-Marche.	Elberfeld à Dertmund.	58	»
3.	Berlin-Anhalt.	Berlin à Cothen, par Juterbogh. Et embranchement de Juterbogh à Riesa.	173	58
4.	Berlin Hambourg.	par Wittenberge, Hagenow, Büchen.	146	150
		Et embranchement de Büchen sur Lauenbourg.		
5.	Berlin-Potsdam-Magdebourg.		96	51
6.	Berlin-Stettin.		134	»
7.	Stettin-Stargard.		34	»
8.	Stargard-Posen.	par Kreuz.	170	»
9.	Bonn-Cologne.		29	»
10.	Breslau-Fribourg-Schweidnitz.	Breslau à Hermsdorf, par Freibourg.	66	»
		Et embranchement de Königszell à Schweidnitz.		
11.	Cologne Minden.	par Dusseldorf, Oberhausen, Dortmund, Hamm, Lohne.	194	84
		Et embranchement de Duisbourg et d'Oberhausen à Ruhrort.		
12.	Dusseldorf-Elberfeld.	par Vohwinkel.	26	»
13.	Magdebourg-Cothen-Halle-Leipzig.		»	118
14.	Magdebourg-Halberstadt.	par Oschersleben.	22	36
15.	Magdebourg-Wittenberge.		106	»
16.	Münster Hamm.		35	»
17.	Neiss-Brieg.		44	»
18.	Basse Silésie et Marche.	Berlin à Breslau, par Francfort- sur-l'Oder, Hansdorf, Kohlfurt. Et embranchement de Kohlfurt à Gorlitz.	388	»
19.	Basse Silésie (embranchement de).	Hansdorf à Glogau.	70	1
20.	Haute Silésie.	Breslau à Myslowitz, par Brieg et Kandrzin, près Kosel.	130	67

1. D'après le tableau de M. Hauchecorne, la statistique du Congrès des chemins de fer allemands.
2. Revenus extraordinaires non compris.

LONGUEUR des chemins exploités.			LONGUEUR des voies accessoires p ^r 100 kilo- mètres de chemin.	DESCRIPTION SOMMAIRE.				PRIX TOTAL de premier éta-blisse- ment par kilomètre.	RECETTE brute de l'exploita- tion par kilomètre, matériel compris.
par les gouver- nements.	par les compa- gnies.	en totalité.		SOUTERRAINS. Nombre total.	VIADUCS. Nombre total.	PONTS. Nombre total.	STATIONS. Distance moyenne.		
kil.	kil.	kil.				kil.	fr.	fr.	
388	»	388	»	»	494	11,4	»	3 819	
»	32	32	»	»	4	20	3,6	231 965	
»	85	85	20	5	4	78	7,0	416 849	
43	»	43	»	»	»	»	8,6	»	
»	189	189	»	2	6	429	11,1	278 418	
76	»	76	»	»	»	139	6,3	»	
»	53	53	»	»	»	62	6,0	101 712	
10	»	10	»	»	»	»	»	»	
315	»	315	»	»	»	»	7,9	278 830	
470	»	470	»	»	»	»	9,2	238 800	
332	»	332	»	»	»	»	10,7	179 890	
70	»	70	»	»	»	»	11,7	110 600	
»	413	413	»	1	9	708	10,3	224 336	
»	84	84	»	»	»	»	3,3	307 330	
»	41	41	»	»	»	»	4,1	»	
»	199	199	»	»	»	»	12,4	»	
»	48	48	»	»	»	»	12,0	»	

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS des ÉTATS ET DES CHEMINS.	PARCOURS.	LONGUEUR des chemins exploités	
			à une voie.	à deux voies.
			kil.	kil.
Prusse. (SUITE.)				
21.	Chemin de l'Est.	Kreuz à Königsberg, par Bromberg et Dirschau.	388	»
	Et embranchement	de Dirschau à Dantzig.		
22.	Prince Guillaume.	Vohwinkel à Steele.	32	»
23.	Rhénan.	Cologne à Herbesthal (frontière de Prusse), par Aix-la-Chapelle.	20	65
24.	Saarbruck (de).	de la Frontière française, près Forbach, à Neunkirchen (frontière bavaroise), par Saarbruck.	43	»
25.	Thuringe (de la).	Halle à Gerstungen, par Weissenfels, Weimar, Erfurt, Gotha, Eesenach.	90	99
26.	Westphalie (de l'État de).	Hamm à Warburg, par Soest et Paderborn.	76	»
27.	Guillaume (Haute Silésie).	Kosel à Oderberg, par Ratibor.	53	»
28.	Chemin de Ceinture à Berlin. . . . .	. . . . .	10	»
Autriche.				
29.	Chemin de l'État du Sud.	Murzzuschlag à Laibach, par Gratz.	315	»
30.	Chemin de l'État du Nord.	Olmütz à Bodenbach (frontière de Saxe), par Prague.	470	»
	Et embranchement	Trubau à Brunn.		
31.	Chemin de l'État du Sud-Est.	Marchegg à Szolnok, par Presbourg, Gran, Waitzen et Pest.	332	»
32.	Chemin de l'État de l'Est.	Myslowitz, Szezakowa, Cracovie.	70	»
33.	Chemin de l'Empereur Ferdinand Nord.	Vienne à Oderberg.		
	Et embranchements	Lundenburg à Brunn. Prerau à Olmutz. Florisdorf à Stockerau. Gänserndorf à Marchegg. Oderberg à Annaberg.	330	83
34.	Vienne à Gloggnitz.	par Modling et Neustadt.	36	48
	Et embranchements	de Modling à Laxenburg, et de Neustadt à Kazelsdorf.		
35.	Vienne à Bruck-sur-Leith. . . . .	. . . . .	41	»
36.	Linz - Budweis - Gmunden.	Budweis à Gmunden, par Urfuhr et Zinz.	199	»
37.	Prague-Lahna. . . . .	. . . . .	48	»

LONGUEUR des chemins exploités.			LONGUEUR des voies accessoires pr 100 kilo- mètres de chemin.	DESCRIPTION SOMMAIRE.				PRIX TOTAL de premier éta-blis-se- ment par kilomètre.	RECETTE brute de l'exploita- tion par kilomètre, matériel compris.
par les gouver- nements.	par les compa- gnies.	en totalité.		SOUTERRAINS. — Nombre total.	VIADUCS. — Nombre total.	PONTS. — Nombre total.	STATIONS. — Distance moyenne.		
kil.	kil.	kil.				kil.	fr.	fr.	
388	»	388	»	»	494	11,4	»	3 819	
»	32	32	»	»	4	20	3,6	231 965	
»	85	85	20	5	4	78	7,0	416 849	
43	»	43	»	»	»	»	8,6	»	
»	189	189	»	2	6	429	11,1	278 418	
76	»	76	»	»	»	139	6,3	»	
»	53	53	»	»	»	62	6,0	101 712	
10	»	10	»	»	»	»	»	»	
315	»	315	»	»	»	»	7,9	278 830	
470	»	470	»	»	»	»	9,2	238 800	
332	»	332	»	»	»	»	10,7	179 890	
70	»	70	»	»	»	»	11,7	110 600	
»	413	413	»	1	9	708	10,3	224 336	
»	84	84	»	»	»	»	3,3	307 330	
»	41	41	»	»	»	»	4,1		
»	199	199	»	»	»	»	12,4	»	
»	48	48	»	»	»	»	12,0	»	

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS des ÉTATS ET DES CHEMINS.	PARCOURS.	LONGUEUR des chemins exploités	
			à une voie.	à deux voies.
			kil.	kil.
	États secondaires.			
38.	Bade (chemin de l'État de) Et embranchements	Mannheim à Haltingen, près Bâle, en Suisse, par Heidelberg, Carlsruhe, Fribourg. d'Oos à Baden-Baden, et d'Appenweier à Kehl, vis-à-vis Strasbourg.	80	204
39.	Bavière (chemin de l'État de) Et embranchement	de Hof à Kempten, par Lichtenfels, Bamberg, Nuremberg, Pleinfeld, Augsbourg. d'Augsbourg à Munich.	472	8
40.	Nuremberg à Furth.		7	»
41.	Louis du Palatinat. Et embranchement	de Ludwigshafen, sur le Rhin, vis-à-vis Manheim, à Bexbach (frontière prussienne), vers Saarbruck, par Kaiserslautern. de Schifferstadt sur Speyer.	115	»
42.	Brunswick (ch. de l'État du duché de) Et embranchement	Brunswick à Harzbourg. de Wolfenbittel à Oschersleben, dans la direction de Magdebourg.	87	12
43.	Hanovre (réseau du royaume de)	Chemins rayonnant de Hanovre : à Minden, à Brême, à Harbourg, vis-à-vis Hambourg, à Brunswick, à Hildesheim, et à Alfeld dans la direction de Cassel.	298	106
44.	Mein-Necker. Et embranchement	Francfort-sur-le-Mein à Heidelberg par Darmstadt et Friedrichsfeld. de Francfort sur Offenbach.	89	»
45.	Francfort-Hanau.	Francfort-sur-le-Mein. Hanau.	16	»
46.	Taunus (du). Et embranchement	Wiesbaden à Francfort-sur-le-Mein, par Mayence et Hochst. de Biebrich.	43	»
47.	Hochst-Soden (embr. du Taunus).		6	»
48.	Mein-Weser.	Francfort près Guntershausen et Cassel.	186	14

1. Non compris 19 kilomètres de Brunswick à Lehrte (frontière du Hanovre), comptés ci-après
2. Compris 57 kilom. construits par les États limitrophes, ce qui réduit les chemins établis par l'État
3. Exploité temporairement par l'État.

LONGUEUR des chemins exploités.			LONGUEUR des voies accessoires pr 100 kilo- mètres de chemin.	DESCRIPTION SOMMAIRE.				PRIX TOTAL de premier établisse- ment par kilomètre.	RECETTE brute de l'exploita- tion par kilomètre, matériel compris.
par les gouver- nements.	par les compa- gnies.	en totalité.		SOUTERRAINS. — Nombre total.	VIADUCS. — Nombre total.	PONTS. — Nombre total.	STATIONS. — Distance moyenne.		
kil.	kil.	kil.				kil.	fr.	fr.	
284	»	284	8	3	48	106	5,6	241 470	18 450
480	»	480	»	2	10	61	6,7	190 537	11 307
»	7	7	»	»	»	»	7,0	»	»
»	115	115	25	12	7	308	6,8	212 390	13 750
99	»	99 ¹	19	»	»	210	7,0	117 293	23 448
404	»	404 ²	18 ²	»	»	150	7,9	167 728	18 810
89	»	89	»	»	»	»	5,6	259 637	15 414
»	16	16	»	»	»	»	4,0	199 397	12 829
»	43	43	13	»	»	29	6,1	175 710	24 930
»	6	6	»	»	»	»	6,0	»	»
200	»	200	»	»	88	70	8,7	288 770	11 795

dans le réseau hanovrien.

de Hanovre à 347 kilom. — La proportion des voies de garage se rapporte à cette dernière longueur.

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS des ÉTATS ET DES CHEMINS.	PARCOURS.	LONGUEUR des chemins exploités	
			à une voie.	à deux voies.
			kil.	kil.
États secondaires. (SUITE.)				
49.	Frédéric-Guillaume du Nord.	(Gerstungen à Warburg, par Cassel et Humme.	128	14
	Et embranchement	de Humme à Carlshafen.		
50.	Altona-Kiel.	par Elmshorn et Neumunster.	106	»
51.	Gluckstadt-Elmshorn. . . . .	. . . . .	17	»
52.	Rendsbourg-Neumunster. . . . .	. . . . .	33	»
53.	Lubeck-Buchen. . . . .	. . . . .	47	»
54.	Mecklembourg (du).	Hagenow à Rostock, par Kleinen et Butzow.	145	»
	Et embranchement	de Kleinen à Wismar, et de Butzow à Gustrow.		
55.	Leipzig-Dresde.	par Riesa.	115	»
56.	Saxe. Chemin de l'État, Saxe-Bavière.	Leipzig à Hof, par Werdau.	54	126
57.		Id. Saxe-Bohême. Dresde à Bodenbach.	41	25
58.		Id. Saxe-Silésie. Dresde à Gorlitz, par Bautzen et Lobau.	91	14
59.		Chemnitz-Riesa.	44	22
60.	Lobau-Zittau. . . . .	. . . . .	34	»
61.	Wurtemberg (chem. de l'État du royaume de).	Heilbronn à Friedrichshafen, par Stuttgart et Ulm.	244	4
62.	Bernbourg-Cothen. . . . .	. . . . .	20	»
<i>Totaux. . .</i>			7081	1409

1. Exploité temporairement par l'État.

LONGUEUR des chemins exploités.			LONGUEUR des voies accessoires p ^r 100 kilo- mètres de chemin.	DESCRIPTION SOMMAIRE.				PRIX TOTAL de premier éta-blisse- ment par kilomètre.	RECETTE brute de l'exploita- tion par kilomètre, matériel compris.
par les grouve- nements.	par les compa- gnies.	en totalité.		SOUTERRAINS. — Nombre total.	VIADUCS. — Nombre total.	PONTS. — Nombre total.	STATIONS. — Distance moyenne.		
kil.	kil.	kil.				kil.	fr.	fr.	
»	142	142	»	4	50	353	7,1	270 633	8 967
»	106	106	»	»	2	43	7,6	120 861	12 651
»	17	17	»	»	»	8	17,0	100 870	3 608
»	33	33	»	»	»	9	11,0	45 523	5 395
»	47	47	»	»	»	»	7,8	168 547	9 269
»	145	145	»	15	8	189	14,5	163 161	7 031
»	115	115	11	»	»	»	4,4	225 806	34 209
180	»	180	»	»	10	100	9,5	287 913	25 364
66	»	66	»	2	7	164	4,1	297 067	15 203
105	»	105	»	»	16	161	7,0	227 331	18 949
66	»	66	»	1	12	89	4,4	373 903	10 625
34 ^s	»	34	»	»	»	»	5,7	273 878	6 667
248	»	248	14	»	»	»	5,3	217 074	13 388
»	20	20	»	»	»	»	10,0	»	»
4494	3996	8490					8,1	212 438	19 927
<i>Moyennes. . .</i>									

CHEMINS BELGES ¹

NOMS DES LIGNES.	CHEMINS DE L'ÉTAT.			CHEMINS DES COMPAGNIES.			PRIX TOTAL de premier éta-blisse- ment par kilomètre A.
	exploités.	non exploités.	Total.	Exploités.	Non exploités.	Total.	
<i>Ligne du Nord.</i>							
De Bruxelles à Malines et Anvers et branche de raccordement entre les stations du Nord et du Sud à Bruxelles.	53	»	53	»	»	»	268 200
D'Anvers à Rotterdam (partie sur le territoire belge)	»	»	»	30	»	30	
<i>Entre la ligne du Nord et celle de l'Ouest.</i>							
De Malines à Schelle.	»	»	»	»	20	20	
Chemin du pays de Waes, d'Anvers à Gand.	»	»	»	50	»	50	
De Lokeren à Termonde.	»	15	15*	»	»	»	
<i>Ligne de l'Ouest.</i>							
De Malines à Termonde, Gand, Bruges et Ostende.	123	»	123	»	»	»	155 310
<i>Entre la ligne de l'Ouest et celle du Sud-Ouest.</i>							
Chemin de la Flandre occidentale, de Bruges à Courtray, Ypres et Poperinghe.	»	»	»	100	»	100	
Embranchement d'Ingelmunster à Deynze par Thielt.	»	»	»	30	»	30	
Chemin de Gand vers Lille et Tournay par Courtray.	78	»	78	»	»	»	146 570
De Wetteren à Alost.	»	15	15*	»	»	»	
De Termonde à Ath.	14 ²	41	55*	»	»	»	
De Tournay à Jurbise.	48	»	48*	»	»	»	
De Denderleuw à Bruxelles.	»	25	25*	»	»	»	
<i>Ligne du Sud-Ouest.</i>							
De Bruxelles à Tubise, Mons, Quiévrain. . .	81	»	81	»	»	»	268 400
<i>Entre la ligne du Sud-Ouest et celle du Sud-Est.</i>							
De Mons à Hautmont près Maubeuge (partie sur le territoire belge).	»	»	»	»	15	15	
De Mons à Manage.	»	»	»	25	»	25	
Embranchement sur l'Olive.	»	»	»	5	»	5	
De Manage à Erquelines.	»	»	»	»	25	25	

1. Fin 1854.
2. Termonde à Alost.
3. De Bruxelles à Hulpe.

Le signe (*) indique les lignes exploitées par l'Etat mais construites pour son compte par des Compagnies qui entrent en partage dans les recettes.

A. Non compris le matériel roulant, les accessoires de la voie, le mobilier des gares et stations et les frais généraux.

Nous ne donnons que le prix d'établissement des chemins construits par l'Etat; il nous a été impossible d'obtenir ces renseignements pour ceux exécutés par les Compagnies.

(SUITE.)

NOMS DES LIGNES.	CHEMINS DE L'ÉTAT			CHEMINS DES COMPAGNIES			PRIX TOTAL de premier établissement par kilomètre A.
	exploités.	non exploités.	Total.	exploités.	non exploités.	Total.	
	<i>Entre la ligne du Sud-Ouest et celle du Sud-Est.</i>						
De Braine-le-Comte à Charleroy et Namur . . .	79	»	79	»	»	»	226 200
De Manage à Court St-Etienne	»	»	»	15 ¹	20	35	
De Louvain à Charleroy	»	»	»	»	65	65	
De Charleroy à Erquelines (C ^{ie} du Nord de France)	»	»	»	30	»	30	
Chemins d'en- tre Sambre et Meuse. { De Charleroy à Vireux	»	»	»	55	»	55	
{ Embranchement de Berzée à Lanefte	»	»	»	7	»	7	
{ De Walcourt à Morialmé	»	»	»	12	»	12	
{ D'Yve à Florence	»	»	»	10	»	10	
{ De Philippeville (embranchement)	»	»	»	5	»	5	
{ De Couvin (embranchement)	»	»	»	5	»	5	
De Châtelineau à Morialmé	»	»	»	»	17	17	
<i>Ligne du Sud-Est.</i>							
Chemin du Luxembourg, de Bruxelles à Luxembourg par Namur (partie sur le ter- ritoire belge) C ^{ie} anglaise du Great Luxem- bourg	»	»	»	15 ²	178	193	
<i>Entre la ligne du Sud-Est et celle de l'Est.</i>							
De Namur à Liège (C ^{ie} du Nord de France) . . .	»	»	»	73	»	73	
De Pepinster à Spa	»	»	»	13	»	13	
<i>Ligne de l'Est.</i>							
De Malines à Louvain, Tirlemont, Liège et la frontière de Prusse	135	»	135	»	»	»	361 930
<i>Entre la ligne de l'Est et celle du Nord.</i>							
Chemin { De Landen à Saint-Trond et Has- du selt	11	»	11	»	»	»	121 630
Limbourg { De Saint-Trond à Hasselt	17	»	17*	»	»	»	
De Contich à Turnhout par Lierre et Heren- thal	»	45	45*	»	»	»	
Totaux	639	141	780	480	340	820	
1600 kilom. approximativement.							

1. De Manage à Nivelles.

2. De Bruxelles à la Hulpe.

A. Non compris le matériel roulant, les accessoires de la voie, le mobilier des gares et stations et les frais généraux.

CHEMINS AMÉRICAINS ¹

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES ÉTATS.	NOMBRE des LIGNES.	LONGUEUR des CHEMINS EXPLOITÉS	PRIX TOTAL de premier éta- blissement par kilomètre.
			kilom.	fr.
1.	Maine.	11	678	100 805
2.	New-Hampshire.	16	820	106 510
3.	Vermont.	7	656	114 140
4.	Massachusetts.	43	2053	146 250
5.	Rhode-Island.	1	80	176 445
6.	Connecticut.	15	1071	105 161
7.	New-York.	31	3779	134 837
8.	New-Jersey.	11	699	98 397
9.	Pennsylvania.	64	2343	134 815
10.	Delaware.	2	26	124 615
11.	Maryland.	3	956	147 003
12.	Virginia.	21	1077	63 777
13.	North-Carolina.	4	575	65 241
14.	South-Carolina.	9	1058	67 816
15.	Georgia.	15	1415	65 200
16.	Alabama.	6	354	55 464
17.	Mississippi.	4	248	66 847
18.	Louisiana.	8	273	32 598
19.	Texas.	1	»	»
20.	Tennessee.	9	601	70 083
21.	Kentucky.	9	373	71 951
22.	Ohio.	46	4175	65 673
23.	Indiana.	19	1803	67 088
24.	Illinois.	26	2020	79 077
25.	Michigan.	3	912	98 638
26.	Wisconsin.	4	285	72 000
27.	Iowa.	2	»	»
28.	Florida.	2	87	15 574
29.	Missouri.	6	96	56 250
	Totaux et moyenne.	398	28513	96 520

Si on compare les chiffres du tableau des chemins français (page 274) à ceux de l'enquête, on trouve, sur la plupart des che-

¹ Exercice 1855. D'après le *Boston American Railway Journal*.

mins, des différences insignifiantes ne dépassant pas 6 à 7 pour 100.

Il n'y a de différence notable que pour le chemin d'Orléans, Strasbourg, Frouard à Metz, Paris à Lyon.

Pour le chemin d'Orléans, le chiffre de l'enquête est de 368,000 fr., le nôtre de 444,000 fr. Nous maintenons le nôtre, parce qu'il renferme les dépenses faites au moment de la fusion (30 juin 1852). Le chiffre de l'enquête correspond probablement à une époque antérieure.

Pour le chemin de Strasbourg, notre chiffre est de 457,000 fr., celui de l'État 594,000 fr. La différence tient à ce que, au moment où le chiffre de l'enquête a été arrêté, une partie notable de la dépense à faire n'était pas encore connue et ne pouvait être évaluée que par approximation.

Pour le chemin de Frouard à Metz, la différence est considérable. Le chiffre de l'enquête est de 278,000 fr.; le nôtre 352,000 fr. Ce dernier, extrait des livres de la Compagnie, doit être considéré comme parfaitement exact.

Pour le chemin de Paris à Lyon, nous avons indiqué pour la dépense moyenne par kilomètre 558,000 fr., l'État 518,000; mais notre chiffre correspond à une époque plus récente et comprend toute la dépense pour le chemin de Paris à Lyon, tandis que celui de l'État ne comprend que la dépense de Paris à Châlon.

Si l'on prend la moyenne des prix de construction dans différents pays, on remarque qu'elle est fort différente.

En Angleterre, la moyenne était, d'après une enquête faite par le parlement à la fin de 1850, de 570,000 fr. par kilomètre, la longueur exploitée n'étant alors que de 10,656 kilomètres. En 1854, la longueur exploitée étant de 11,425 kilomètres, la moyenne¹ était descendue à 530,000 fr.². Et, si l'on ne dépasse pas les devis, ce qui est peu probable, elle se réduira à 450,000 fr. quand tous les chemins projetés seront établis.

¹ D'après le journal d'*Herapath*.

² Cette longueur n'est pas la même que celle indiquée dans nos tableaux d'après les documents officiels, puisque cette dernière est de 12,562 kilomètres. Cette différence tient à ce que le journal d'*Herapath* ne fait mention que des chemins dont les actions sont cotées à la Bourse de Londres.

En France, à la fin de 1853, la longueur exploitée étant de 4,000 kilomètres, la moyenne des frais de construction était de 390,000 fr.

En Belgique, d'après les comptes rendus de l'administration belge, à la fin de 1852, pour une longueur de chemins égale à 625 kilomètres, la moyenne de la dépense des chemins construits par l'État était de 270,000 fr. Outre ces 625 kilomètres, 279 l'avaient été par des compagnies.

A la fin de 1852, la longueur des chemins construits en Allemagne, y compris les États lombardo-vénitiens, était, d'après le tableau de M. Hauchecorne, de 8,275 kilomètres, dont 6,651 kilomètres à une voie, et 1,624 kilomètres à deux voies, et la moyenne de la dépense faite par kilomètre de 201,000 fr.

Aux États-Unis, en 1853, d'après le *Boston American Railway Times*, la longueur des chemins exploités étant de 28,513 kilomètres, et ces chemins étant tous à une seule voie, la dépense moyenne par kilomètre n'était que de 96,500 fr.

On s'explique aisément les énormes différences des prix de construction dans différents pays et dans un même pays, en les décomposant dans leurs éléments. En voici le détail :

tant la dépense pour le chemin de Paris à Lyon, tandis que celui de l'État ne comprend que la dépense de Paris à Châlon.

Si l'on prend la moyenne des prix de construction dans différents pays, on remarque qu'elle est fort différente.

En Angleterre, la moyenne était, d'après une enquête faite par le parlement à la fin de 1850, de 570,000 fr. par kilomètre, la longueur exploitée n'étant alors que de 10,076 kilomètres. En 1854, la longueur exploitée étant de 11,425 kilomètres, la moyenne était descendue à 570,000 fr. ¹ Si l'on ne dépasse pas les devis, ce qui est peu probable, elle se réduira à 250,000 fr. pendant tout les chemins projetés seront établis.

1 D'après le journal *l'Économiste*.

2 Cette longueur n'est pas la même que celle indiquée dans nos tableaux d'après les documents officiels, puisque cette dernière est de 12,382 kilomètres. Cette différence tient à ce que le journal *l'Économiste* ne fait mention que des chemins dont les sections sont closes à la Barre de Londres.