

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

E. FLECHEY

Les chemins de fer de l'Inde anglaise

Journal de la société statistique de Paris, tome 19 (1878), p. 77-84

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1878__19__77_0

© Société de statistique de Paris, 1878, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

V.

LES CHEMINS DE FER DE L'INDE ANGLAISE.

On sait que la péninsule de l'Indoustan peut être comparée à un triangle dont la base serait représentée par la chaîne de l'Himalaya, prolongée à l'O. par l'Indus et à l'E. par le Gange, et les deux côtés, par le littoral de la mer d'Osman et du golfe du Bengale, le cap Comorin à l'extrême S. figurant le sommet.

La forme générale du réseau des voies de fer de l'Inde britannique présente une série de lignes obliques allant alternativement d'une mer à l'autre et reliant, à partir du N.-O. : 1° Peschawer au pied de l'Himalaya à Calcutta, par Lahore, Delhi, Agra, Cawnpore et Allahabad ; 2° Allahabad à Bombay ; 3° Bombay à Madras ; 4° Madras à Négapatam, avec embranchement à Erode sur Beypore. Négapatam et Beypore se trouvant sur les côtes est et ouest, à 160 kilomètres seulement du cap Comorin, on voit que l'ensemble des voies ci-dessus, dessert les principaux centres : de plus, deux lignes secondaires traversent le Bengale et cinq ou six petites voies mettent en communication les deux rives du Gange, de Bénarès à Delhi. Toutes ces lignes sont en exploitation.

Nous signalerons maintenant, comme lignes en partie achevées : 1° l'embranchement devant relier, à travers le Pendjab, Lahore à Karrachee, près des bouches de l'Indus ; 2° celui de Delhi à Bombay, par le Radjpoutana ; 3° la ligne de Madras à Tuticorin, à 50 kilomètres du cap Comorin ; 4° la ligne de Calcutta à Darjeeling, à l'E. de l'Himalaya. Enfin, deux projets ont été adoptés définitivement en 1874 ; le premier peut mettre en communication les deux grandes lignes d'Allahabad à Bombay et de Delhi à Bombay par une voie transversale passant par l'Indore ; le second ayant pour but d'introduire, pour la première fois, le système des voies ferrées en Birmanie. La ligne irait de Rangoon à Prome en côtoyant, à une distance variable de 1 à 30 kilomètres, la rive gauche de l'Irawaddy.

Deux projets plus anciens avaient été abandonnés. L'un d'eux consistait à relier directement Bombay à Calcutta par Nagpore et Cottack. Le voyageur qui veut se rendre à Bombay en partant de Calcutta doit, à l'heure actuelle, remonter jusqu'à Allahabad. Cette ligne a reçu toutefois un commencement d'exécution par l'embranchement de Boshawul à Nagpore. Il n'en est pas de même pour le second projet, dit ligne de Carwar, et qui avait pour but de mettre en communication avec les deux mers les produits cotonniers de la région du Dharwar, qui seraient parvenus directement aux portes de Carwar et de Madras. Aucun travail n'a été entrepris sur cette ligne.

Avant d'entrer dans le détail des faits purement statistiques, nous dirons quel-

ques mots sur l'origine des voies de fer. C'est à lord Dalhousie, dernier gouverneur général de la Compagnie des Indes, que l'on doit la première ligne, créée en 1853. Dépourvu de tout personnel spécial, obligé de faire venir de la métropole ingénieurs et matériaux de construction, les ressources du pays en fer et en bois n'étant pas encore exploitées, lord Dalhousie fit face à toutes les difficultés de sa tâche avec intelligence et énergie. Il associa dans un effort commun l'État et l'industrie privée en proposant au gouvernement de la reine la création de compagnies anglo-indiennes, dont les revenus furent garantis par l'État, dans une mesure que nous précisons plus loin. Son but était de lier les intérêts commerciaux de l'Inde à ceux du Royaume-Uni. Étant données les conditions particulières du pays, lord Dalhousie fit, pour l'époque, acte d'économie. Depuis lors, les compagnies privilégiées ont imprimé une extension par trop hâtive à certains de leurs travaux, et l'État s'est trouvé obligé de restreindre, par des règlements, l'étendue de sa responsabilité. De plus, il a cru devoir construire lui-même, depuis 1870, les lignes de fer.

La première voie de fer date, comme nous l'avons dit, de 1853. C'est le *Great Indian Peninsular*, partant de Bombay et se dirigeant de là au N.-E. et au S.-E., où il se relie aux voies conduisant à Calcutta et à Madras; puis vient l'*East Indian* de Calcutta à Peshawer, commencé en 1854 et la plus importante de toutes les lignes, si on y comprend celle de *Jubbulpore*, ouverte en 1867, longue de 375 kilomètres et qui sert à relier entre elles les voies desservies par les deux compagnies que nous venons de citer. En 1856, 1861 et 1862 furent successivement ouvertes les lignes de *Madras*, du *Scinde* et du *Pendjab*. L'État, qui songeait déjà à supprimer les compagnies privilégiées, commença par acheter, en 1868, le chemin le *Calcutta and S.-E.*; mais ce n'est qu'en 1870 que la construction des lignes fut exclusivement confiée aux ingénieurs de la reine et la dépense imputée sur les fonds du Trésor. En 1872, l'embranchement de *Nulhattee* est racheté, mais ce n'est guère qu'en 1873 que le mouvement prend une extension réelle. Dans le cours de cette année, quatre petites lignes furent construites. En 1874, on en compte deux nouvelles, celles de *Tirrhoot* et d'*Hyderabad* (Nizam's). De leur côté les compagnies tendent à centraliser leurs forces en se réunissant. C'est ainsi que la Compagnie du Scinde s'est adjointe, en 1874, celles du *Pendjab* et de *Delhi*, de même que le *Carnatic* et le *Great Southern* se sont fondus sous le nom de *South Indian*.

Une modification importante a été apportée, en 1870, au mode d'exploitation: nous voulons parler de la largeur de la voie, qui avant cette époque, était de 1^m,67 entre rails. Depuis, cette largeur a été ramenée à 1 mètre seulement sur presque tous les chemins de l'État et sur la voie de *South Indian*. Un petit embranchement de l'*East Indian*, le *Nulhattee*, présente, par exception, une largeur de 1^m,22. On ne rencontre la double voie que sur les lignes des deux grandes compagnies et sur celle de Bombay et sur une longueur qui ne représente que le neuvième de la longueur totale de toutes les voies de fer.

Longueurs exploitées. — Les lignes exploitées par l'État sont au nombre de 10 et présentaient, au commencement de 1875, une longueur de 1,044 kilomètres. Les 8 compagnies privilégiées offrent un réseau de 8,989 kilomètres, dont près de la moitié appartient aux deux grandes compagnies de l'*East Indian* et du *Great Indian Peninsular*. C'est donc un total de 10,033 kilomètres exploités au commencement de 1875. L'année 1874 avait vu s'ouvrir 900 kilomètres livrés à la circulation dans l'*Oude*, le *Rohilkund*, l'*Hyderabad* et l'*Indore*. En outre, la construction de près

de 4,000 kilomètres avait été décrétée et les tracés définitivement arrêtés pour plus de 10,000 autres kilomètres. On peut donc dire que, dans un avenir peu éloigné, l'Inde possédera de 24 à 25,000 kilomètres de voie ferrée.

Voici, pour chaque ligne, le relevé des longueurs exploitées à trois époques distinctes.

Longueur des voies de fer.

NOMS DES LIGNES.	LARGEUR de la voie entre rails.	LONGUEURS EXPLOITÉES			
		au 1 ^{er} janvier 1867.	au 1 ^{er} janvier 1871.	au 1 ^{er} janvier 1875.	
		kilom.	kilom.	kilom.	
Com- pagnies.	East Indian (1)	1 ^m ,67	1,806	2,165	2,406
	Great Indian Peninsular.	1,67	1,304	2,014	2,045
	Madras	1,67	1,032	1,253	1,373
	Bombay, Baroda et Centr. Indian.	1,67	488	496	685
	Scinde, Pendjab et Delhi	1,67	579	1,067	1,067
	South Indian	1,00	233	298	298
	Eastern Bengal	1,67	176	252	253
	Oude et Rohilkund	1,67	»	71	862
Totaux		5,618	7,616	8,989	
Lignes de l'État.	Nulhattee.	1,22	45	45	45
	Calcutta et S. Eastern	1,67	45	45	45
	Rajpootana	1,00	»	»	465
	Holkar	1,00	»	»	91
	Patree Branch.	1,67	»	»	35
	Wurda Valley	1,67	»	»	53
	Tirhoot.	1,00	»	»	85
	Khamghoon	1,67	»	12	12
	Oomrawuttee	1,67	»	8	8
Nizam's	1,67	»	»	205	
Totaux		90	110	1,044	
Totaux généraux		5,708	7,726	10,033	

Situation financière. — Au 31 mars 1875, les dépenses totales qu'avaient coûtées les lignes de fer de l'Inde, tant à l'État qu'aux compagnies, et en y comprenant les avances faites par le Gouvernement, s'élevaient à 3,175,440,000 fr. Sur ce chiffre, la part des compagnies était de 2,319,660,000 fr., soit de 73 p. 100. Mais les déboursés effectifs avaient été légèrement au-dessous des prévisions, car le capital actions s'élevait à 2,038,550,000 fr. et celui obligations 351,420,000 fr., ce qui donne un total de 2,379,970,000 fr., un peu supérieur à la dépense réellement effectuée. On doit même ajouter que le Gouvernement avait autorisé les compagnies à appeler des fonds pour une valeur totale d'actions et obligations s'élevant à près de deux milliards et demi (2,446,000,000 fr.). Les compagnies n'ont pas eu besoin de recourir à une somme aussi élevée et se sont épargné de ce chef une charge de 67 millions de francs.

Les actionnaires des 8 compagnies garanties étaient au nombre de 62,300, dont 4,639 de l'étranger. Les 57,661 autres actionnaires se divisaient en 56,797 habitant l'Angleterre et 864 vivant dans l'Inde, dont 448 Européens, la plupart Anglais, et 416 natifs.

(1) Y compris la ligne du Jubbulpore.

Malgré les dons faits par l'État du terrain des voies, les compagnies n'ont pas dépensé moins de 260,000 fr. par kilomètre en moyenne. C'est un prix élevé, mais qui varie singulièrement, suivant que l'on observe chacune des lignes. *Madras*, le *Great Southern Indian* et l'*Oude* n'ont coûté que 156,000 fr. le kilomètre, tandis que la grande ligne de l'*East Indian* a vu le kilomètre lui revenir à plus de 300,000 fr. Il est vrai que ses recettes sont les plus considérables de toutes et que, depuis 5 ans, elle sert à ses actionnaires un intérêt toujours supérieur à 5 p. 100.

Il n'en est pas de même d'une manière générale pour la plupart des autres lignes, de telle sorte que le service de la garantie d'intérêt constitue une véritable charge pour l'État. On sait, en effet, que le Gouvernement avance aux compagnies anglo-indiennes la somme nécessaire pour parfaire un revenu de 5 p. 100 aux intéressés. Les sommes avancées ainsi par le Trésor, à titre de garantie d'intérêt, s'élèvent depuis l'origine à 1,306,800,000 fr., dont 106,258,000 fr. pour l'année 1874-1875 seulement. Il est vrai que la charge réelle imposée au pays est moindre que ces derniers chiffres ne l'indiquent au premier abord. C'est le cas de rappeler que la moitié des bénéfices réalisés par les compagnies, en sus du revenu de 5 p. 100, doit, d'après les règlements, être comptée à l'avoir de l'État, en déduction de la garantie d'intérêt accordée par lui en principe. Il en résulte que, sur près du milliard et demi avancé par l'État, il lui a été remboursé depuis 22 ans 664,460,000 fr.; la charge réelle a donc été de 642,340,000 fr., soit 41 p. 100 de l'avance primitive. Cette proportion tend même à diminuer et a atteint 24 p. 100 en 1874.

Si nous passons maintenant aux chemins construits et exploités par l'État, nous dirons qu'au 31 mars 1875 ils avaient coûté 213,440,000 fr., dont 50 millions payés par l'Angleterre, le trésor indien ayant fourni les 163 autres millions. C'est un prix de revient d'un peu plus de 200,000 fr. par kilomètre, en moyenne. En résumé, si nous tenons compte des intérêts payés aux compagnies, la dépense totale incombant à l'État s'est élevée à 855,780,000 fr., soit les 27 p. 100 du coût total des lignes de fer de l'Inde.

Passant maintenant aux recettes et dépenses de l'exploitation, nous nous contenterons de donner les chiffres des années les plus récentes 1873-1874 et 1874-1875, avec cette remarque toutefois que cette dernière année est exceptionnellement favorisée, en ce sens que les énormes transports de grains nécessités par la famine du Bengale en 1874 (840,000 tonnes de grains, de riz et de légumes secs) ont augmenté d'autant les bénéfices des deux grandes compagnies et des lignes du Scinde et du Pendjab. Il en est résulté immédiatement que les bénéfices nets accusés par l'ensemble des chemins de fer indiens présentent le chiffre le plus élevé qui ait été réalisé jusqu'ici. C'est ainsi que le produit net kilométrique moyen qui, en 1871, n'était que de 8,580 fr., s'est élevé à 9,863 fr. en 1874. Il est à craindre que l'année 1877 ne produise, pour la même cause, le même résultat.

Nous donnons ci-dessous le montant, par ligne, des recettes et des dépenses, avec leur rapport centésimal.

TABLEAU.

Recettes et dépenses annuelles.

	RECETTES.		DÉPENSES.		RAPPORT P. 100 des dépenses aux recettes.	
	1873.	1874.	1873.	1874.	1873.	1874.
Compagnies.						
East Indian.	68,825,000	85,550,000	26,935,000	30,648,000	39.1	35.6
Great Ind. Peninsular.	45,300,000	46,210,000	27,935,000	27,310,000	64.1	59.2
Madras.	15,774,000	13,530,000	8,982,000	8,750,000	56.9	64.7
Bombay, Baroda et Cent. Indian	12,809,000	13,420,000	7,587,000	6,997,000	59.2	52.1
Belude, Pondjab et Delhi	13,960,000	17,056,000	10,080,000	10,395,000	71.8	60.9
South Indian.	2,650,000	2,222,000	1,325,000	1,331,000	50.0	60.8
Eastern Bengal.	7,871,000	9,118,000	4,021,000	4,950,000	51.11	54.2
Oude et Rohilkund	2,809,700	5,000,000	2,018,600	3,227,000	72.9	64.4
Totaux.	167,898,700	192,136,000	88,866,600	93,653,000	52.5	48.7
Lignes de l'État.						
Nulhattee.	211,100	195,000	136,000	131,000	60.6	67.2
Calcutta et S. Eastern.	254,000	224,000	261,000	178,000	102.5	78.3
Rajpootana.	"	1,417,000	"	1,137,900	"	80.8
Holkar.	"	258,000	"	217,200	"	84.2
Wurda Valley.	"	48,000	"	50,500	"	104.9
Khamgoon	41,500	61,000	36,800	50,000	88.7	81.1
Oomrawuttee.	55,000	69,600	63,600	93,300	115.0	134.7
Nizam's.	"	262,000	"	247,000	"	94.1
Totaux.	561,600	2,538,600	487,400	2,104,900	86.8	82.9
Totaux généraux.	168,500,300	194,674,600	89,354,000	95,757,900	53.0	49.2

D'une manière générale, on voit que les recettes considérables de certaines lignes en 1874 ont été assez fortes pour faire baisser le rapport moyen des dépenses aux recettes de 3.80 p. 100. Pour les compagnies, les différences de ces rapports a été de 3.40 et pour l'État de 3.90 p. 100.

Si nous examinons les chiffres de détail, nous verrons que la diminution des dépenses est le lot de cinq compagnies sur huit, dont les deux grandes, tandis que, sur les quatre lignes appartenant à l'État qui ont fourni des chiffres pour 1873 à 1874, deux seulement, celles de Calcutta et de Khamgoon, ont vu diminuer leurs charges.

Le fait est remarquable pour la première, dont les dépenses en 1873 avaient dépassé les recettes. Le même effet s'est produit pour la ligne d'Oomrawuttee; il s'est même continué avec aggravation, puisque de 115 p. 100, le rapport des dépenses aux recettes s'est élevé à 134 en 1874. La voie de Wurda Valley est dans le même cas, mais son exploitation est toute récente.

En résumé, le produit net kilométrique moyen de 9,860 fr. se subdivise ainsi : 10,960 fr. pour les compagnies, 415 fr. seulement pour les lignes de l'État. Nous venons de voir que ce résultat tient surtout à ce que l'exploitation de ces dernières date au plus tôt de 1870.

Trafic. Tarifs.— Les recettes du trafic voyageurs ont été, en 1873, de 54,499,000 fr. et en 1874 de 54,575,000 fr., y compris les transports des excédants de bagages, de chevaux, de voitures, etc. Les voyageurs de 1^{re} classe y avaient contribué pour une quote-part de 4.81, ceux de 2^e classe pour 4.70 et ceux de 3^e et 4^e classe pour 75.58 p. 100. Les recettes correspondantes provenant du transport des marchandises avaient été successivement de 107,300,000 et 134,800,000 fr.

Quant aux tarifs en général, ils offrent des écarts très-considérables à première vue, mais qui s'expliquent par les conditions particulières à chaque ligne. L'augmentation des recettes correspond presque toujours à l'abaissement des tarifs. Cette mesure, dans un pays où les frais de production sont peu élevés, amène immédiatement une extension des transactions. Aussi M. Danvers, le directeur des chemins de fer, n'hésite-t-il pas à trouver les prix minima trop élevés encore.

En ce qui concerne les voyageurs, les tarifs sont de 14 cent., 7 cent. et 2 cent. par kilomètre, pour les trois classes. La ligne de Nulhattee seule fait exception et le prix par kilomètre s'élève à 4 cent., 12 cent. et 20 cent., mais c'est surtout sur les marchandises qu'ont porté, dans ces derniers temps, les abaissements de tarifs. Actuellement elles paient par tonne et par kilomètre de 6 à 21 cent. au minimum et de 7 à 23 cent. au maximum.

Nous donnons, dans le tableau suivant, un aperçu du mouvement des voyageurs et des marchandises, en relevant, par ligne, les chiffres des années 1873 et 1874.

NOMS DES LIGNES.	NOMBRE DES VOYAGEURS.		MARCHANDISES (y compris le charbon)		
	1873.	1874.	1873.	1874.	
Compagnies.	East Indian	6,048,656	6,031,229	1,636	1,843
	Great Ind. Peninsular	3,323,561	3,130,094	708	868
	Madras	2,743,589	2,772,864	413	379
	Bombay, Baroda et Centr. Indian.	3,148,790	3,737,096	432	272
	Scinde, Pendjab et Delhi	2,059,522	2,120,785	393	501
	South Indian	1,503,402	1,517,544	106	124
	Eastern Bengal	1,631,925	1,537,499	266	335
	Oude et Rohilkund	1,310,675	1,994,890	121	213
Totaux	21,769,220	22,842,001	4,075	4,535	
Lignes de l'État.	Nulhattee	77,264	69,870	12	13
	Calcutta et S. Eastern	352,823	435,218	41	31
	Rajpootana	»	685,589	»	119
	Holkar	»	109,477	»	18
	Wurda Valley	»	9,962	»	10
	Khamgoon	8,827	7,805	18	27
	Oomrawuttee	43,362	44,969	27	30
	Nizam's	»	75,568	»	5
Totaux	482,276	1,438,458	98	253	
Totaux généraux	22,251,496	24,280,459	4,173	4,788	

Il n'y a aucune relation, comme on peut le voir, entre l'accroissement des voyageurs et celui des marchandises. Ainsi, tandis que l'East Indian, le Great Peninsular et la ligne E. du Bengale voient le nombre de leurs voyageurs diminuer et celui de leurs marchandises augmenter de 1873 à 1874, l'effet absolument contraire s'est produit pour les chemins de Madras et de Bombay and Baroda. Une étude des tarifs particuliers à chaque ligne amène à en découvrir la cause. C'est ainsi que, pour l'East Indian qui, par sa ligne principale, absorbe, à lui seul, les 39 p. 100 du trafic de l'ensemble des lignes de fer indiennes, l'accroissement du mouvement des marchandises s'explique par un abaissement considérable des prix. La même cause a amené le même effet pour le Great Peninsular, dont les recettes sur le transport des graines oléagineuses se sont plus que doublées en 3 ans. Pour l'Eastern Bengal, il en est de même en ce qui concerne le transport du sel. Par contre, les lignes à tarif élevé sont précisément celles de Madras et de Bombay and Baroda, pour lesquelles nous avons signalé une diminution du trafic marchandises.

Accidents. Personnel. — 221 personnes avaient été tuées en 1874, dont 203 appartenant au personnel des chemins de fer. C'est donc 18 voyageurs sur un total de plus de 24 millions, soit 1 tué sur 1,333,333 voyageurs. On comptait en outre 278 blessés, dont 208 faisant partie du personnel des lignes. Les 70 voyageurs blessés donnent une proportion de 1 blessé sur 344,000 voyageurs.

Le plus grand nombre des accidents survenus aux voyageurs est généralement dû à l'imprudence même des victimes. En ce qui concerne les agents des compagnies, les documents officiels anglais admettent, qu'au moins en 1874, les neuf dixièmes des tués et les sept neuvièmes des blessés l'ont été par suite de circonstances où leur responsabilité n'était pas en jeu. Sur les 767 accidents survenus aux trains, on compte, par exemple, une collision sur le Great Peninsular qui a coûté la vie à 4 employés de la compagnie. 407 accidents étaient dus à la rencontre sur la voie de troupeaux et de bétail et n'avaient, en fait, occasionné aucun dommage. Les autres avaient eu pour cause 68 collisions, 63 déraillements, 92 incendies ou bien encore la négligence des aiguilleurs ou le mauvais fonctionnement des machines.

Le personnel des chemins de fer était, en grande partie, indigène. De 97,000 au total, au 1^{er} septembre 1874, le nombre des agents de toutes sortes des diverses lignes s'élevait, au commencement de 1875 à 101,595 individus, dont 2,539 Européens, 2,343 Anglo-Indiens et 96,013 natifs; c'est que la main-d'œuvre indigène se substitue de plus en plus au travail européen. On cherche même à habituer les Indiens aux fonctions de mécaniciens qui, pendant longtemps, avaient été exclusivement dévolues aux Européens.

Il nous paraît indispensable de préciser, en terminant, la vraie portée de certains renseignements relevés plus haut. C'est ainsi que nous avons fait ressortir la proportion considérable des voyageurs de 3^e et de 4^e classe, dont les recettes représentent plus des $\frac{2}{3}$ du total. Cependant la distance moyenne parcourue par ces mêmes voyageurs est encore de 48 kilomètres. Le rapprochement de ces deux faits prouve que si l'Indien prend sans répugnance la voie de fer, il n'est pas arrivé à s'en servir pour un usage journalier et local. Il est à croire que l'abaissement du tarif voyageurs, appliqué aux sections voisines des populations si condensées de la vallée du Gange, amènerait un accroissement nouveau des recettes.

La circonstance qui s'oppose le plus à cet abaissement est le haut prix du combustible, dont les 40 centièmes seulement sont fournis par l'Inde elle-même (31 p. 100 en houille et 9 p. 100 en bois), le reste provenant de la métropole (35) ou de l'Australie (27 p. 100). Les gisements de houille exploités se trouvant presque exclusivement à l'O. de Calcutta; il en résulte que sur les lignes du Nord, le grand East Indian, par exemple, la tonne de combustible ne coûte que 30 fr., tandis qu'elle revient, pour les lignes de Bombay et de Madras, au prix énorme de 140 fr. et 170 fr. Il est vrai que les gisements houillers de l'Inde sont loin d'être tous exploités. Il y a là une question réservée dont la solution formelle modifierait profondément les conditions économiques des lignes de fer.

A l'heure actuelle, les lignes exploitées ou en construction sont encore loin de répondre aux besoins multiples du commerce. Toutefois, lorsque le réseau projeté sera entièrement terminé et ce réseau mesure une longueur de plus du double de celle actuelle, soit 24,939 kilomètres, les denrées si diverses de l'intérieur se trouveront toutes avoir, à faible distance, un débouché aboutissant à l'une des trois capitales. Dès maintenant, d'ailleurs, le commerce de Calcutta, de Bombay et de Madras est parfaitement distinct. C'est ainsi que les lignes du Nord-Ouest apportent dans la première de ces villes des grains, du sel, du thé, de l'indigo, du jute, de même que les grains et le coton caractérisent le commerce de Bombay, tandis que les lignes qui aboutissent à Madras transportent de préférence du riz, du sel, du

tabac et surtout du café. Nous n'avons pas besoin d'ajouter que, dans le cas de grands désastres, tels que révolutions intérieures ou famines, les chemins de fer de l'Inde sont appelés à jouer un rôle considérable. Le réseau projeté a précisément pour effet de pouvoir porter, sur n'importe quel point et en un temps très-court, des troupes en nombre suffisant. Nous avons dit un mot du rôle qu'ont joué les lignes de fer en 1874, lors de la famine du Bengale. Il est à regretter que, pour celle qui règne aujourd'hui, le degré d'avancement des voies ferrées ne soit pas encore à la hauteur du dévouement et des efforts déployés par la métropole pour conjurer les effets de ce véritable désastre.

E. FLECHEY.
