

CHAPITRE II

HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER

Chemins en Angleterre. — Tout le monde sait que l'Angleterre est le berceau des chemins de fer. Ainsi les premiers chemins de fer à petite vitesse ont été établis dans le Northumberland, dans le pays de Galles et dans le Stafforshire pour le service des mines et des usines ; et c'est aussi en Angleterre, entre Liverpool et Manchester, qu'on a construit la première ligne pour le transport des voyageurs à grande vitesse. L'exploitation de ce chemin a suffi pour mettre en évidence, au bout de très-peu d'années, tous les avantages d'une locomotion rapide.

En Angleterre, où le public saisit avec une si grande promptitude toute la portée des inventions industrielles, on ne tarda pas à entrevoir l'avenir de ces nouvelles voies appelées à quadrupler la vitesse habituelle des communications. En 1852, deux ans seulement après l'ouverture du chemin de Liverpool à Manchester, on posa la première pierre du chemin de Londres à Birmingham, et déjà, en 1854, M. Peel, chef du ministère anglais, terminait un discours au meeting de Tamvort par ces paroles remarquables : « Hâtons-nous, messieurs, hâtons-nous ; il est indispensable d'établir d'un bout à l'autre de ce royaume des communications à la vapeur, si la Grande-Bretagne veut maintenir dans le monde son rang et sa supériorité. »

Au même moment ou peu de temps après, un membre du ministère français, M. Thiers, revenu d'Angleterre après avoir visité le chemin de Liverpool, soutenait à la tribune que les chemins de fer n'étaient bons qu'à servir de jouets aux curieux d'une capitale ou de moyens de transport dans quelques cas exceptionnels seulement. « Il n'y a pas aujourd'hui, disait-il, huit ou dix lieues de chemin

Traité Élémentaire
DES
CHEMINS DE FER

CARTE DES CHEMINS DE FER
DES
ILES BRITANNIQUES



Signes Explicatifs

Chemins de fer exécutés ————

Chemins de fer en cours d'exécution - - - - -

de fer en construction en France, et, pour mon compte, si on venait m'assurer qu'on en fera cinq par année, je me tiendrais pour fort heureux.... Il faut voir la réalité; c'est que, même en supposant beaucoup de succès aux chemins de fer, le développement ne serait pas ce que l'on avait supposé. — Vous voulez que je propose aux Chambres de vous concéder le chemin de Rouen, nous disait le même ministre un ou deux ans plus tard, je ne le ferai certainement pas; on me jetterait en bas de la tribune!... »

Tout est bien changé aujourd'hui. Les chemins de fer sont exécutés, ou sur le point de l'être, par nos ingénieurs, en Autriche, en Italie, en Suisse, en Russie et en Espagne.

Bientôt, après le chemin de Liverpool à Manchester, on entreprit celui de Bristol, et l'Angleterre fut en peu d'années sillonnée de chemins de fer, comme on le voit à l'inspection de la carte ci-jointe. On distingue, au milieu de ces lignes qui se croisent dans tous les sens, la grande artère qui s'étend du sud au nord entre Brighton et Édimbourg, en passant par Londres, Birmingham, York et Newcastle. Sur cette ligne mère s'embranchent, à l'ouest, l'important chemin de Birmingham à Liverpool, auquel viennent se souder les chemins de Londres à Manchester et de Liverpool à Lancastre. Plusieurs lignes transversales relient la mer du Nord à l'Océan. L'une, dans le nord de l'Angleterre, de Sunderland à Carlisle, passant par Newcastle; l'autre, traversant les riches contrées du centre, de Hull à Manchester et Liverpool par Leeds; une troisième enfin, non moins importante, établie entre Douvres et Bristol et passant par Londres et Bath. Un chemin spécial, celui dit *North-Eastern-Railway*, dessert les contrées de l'est. Des groupes spéciaux, de petite longueur, transportent aux grandes lignes ou aux voies navigables les produits des mines de Northumberland, du Staffordshire, du pays de Galles et des Cornouailles.

En Écosse, où la configuration du sol se prête difficilement à l'établissement des chemins de fer, nous ne remarquons qu'une seule ligne importante : celle d'Édimbourg à Glasgow, et quelques petits chemins de fer employés pour le service des mines.

L'Irlande, où les mêmes difficultés d'exécution ne se rencontrent pas, n'est cependant pas beaucoup plus riche en chemins de fer.

Aucune pensée d'ensemble n'a présidé en Angleterre à la détermination du tracé des railways ; mais l'industrie y est si florissante sur presque tous les points du royaume, et le goût de la spéculation y est si développé, que bientôt il ne s'y trouvera pas une localité de quelque importance qui n'ait son chemin de fer. La longueur des chemins exploités dans ce pays en 1855 était de 15,514 kilomètres, ce qui représente, en n'ayant égard qu'à la valeur d'émission, l'énorme capital de 6 milliards 853 mille francs, et ce capital, si l'on construit tous les chemins projetés et autorisés, atteindra bientôt 9 milliards.

A Georges Stephenson, l'ouvrier mineur, appartient l'honneur d'avoir construit le premier chemin à grande vitesse, non-seulement de l'Angleterre, mais du monde entier, celui de Liverpool à Manchester ; à Robert Stephenson celui d'avoir continué l'œuvre de son père, établi une partie des lignes les plus importantes de l'Angleterre et présidé à l'étude d'un grand nombre de lignes dans les cinq parties du monde. D'autres ingénieurs et des capitalistes intelligents doivent aussi être cités comme les pères de l'industrie des chemins de fer en Angleterre. Parmi les ingénieurs, nous nommerons Brunel, Wood, Locke, Walker, etc. ; parmi les capitalistes ou industriels étrangers à l'art de l'ingénieur, M. Booth.

Les grandes lignes, celle de Londres à Bristol surtout, ont été construites avec luxe ; leur tracé et la construction de la voie ainsi que celle de leur matériel ont été calculés de manière à permettre d'effectuer les transports aux plus grandes vitesses connues aujourd'hui. Elles ont été toutes établies par l'industrie particulière. Plus loin nous consacrerons un chapitre à la description de ceux de ces chemins de fer qui nous paraissent les plus dignes de fixer l'attention.

Chemins en Belgique. — Les Belges ont suivi de très-près les Anglais dans l'établissement des chemins de fer. La loi qui créa la création du grand réseau terminé aujourd'hui fut promulguée en 1834.

Écoutons M. Michel Chevalier mesurant la portée de cette grande œuvre.

« Aussitôt installé, dit-il, le gouvernement de ce pays sentit que pour s'assurer l'avenir il devait marquer de son sceau le territoire