

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

belge par de grandes entreprises en harmonie avec l'esprit du siècle. En même temps qu'il rattachait à lui toutes les anciennes influences, qu'il ralliait à sa cause les antiques éléments d'ordre et qu'il consolida la paix intérieure, condition première du bien-être de l'immense majorité, il se lança résolument, mais avec sagesse et sang-froid, dans les innovations que recommandait une politique non moins conservatrice que progressive. Les chemins de fer étaient déjà en honneur, il crut que par eux il pouvait conquérir une solide popularité et qu'il parviendrait à créer à la Belgique un irrécusable titre d'admission parmi les États européens.

« Toutes ces espérances du gouvernement belge se sont réalisées et au delà. Grâce à cette démonstration de puissance (nous insistons sur le mot, car la force qui enfante des œuvres fécondes est de la puissance tout aussi bien que celle qui couvre de cadavres les champs de bataille), grâce à cet acte décisif, la Belgique, complètement affermie au dedans, a gagné au dehors l'admiration, sinon l'amitié de ses plus hautains ennemis ; grâce à ses ministres, en 1834, elle a devancé dans l'œuvre des chemins de fer les grandes monarchies européennes. Elle doit à cette œuvre sa prospérité, elle lui est redevable de sa nationalité elle-même. »

La Belgique doit ses chemins de fer surtout à MM. Rogier, Lebeau et Nothomb, ministres des travaux publics de Belgique, MM. Simons et de Ridder, leurs dignes auxiliaires, et à M. Masui, directeur général de l'exploitation.

Deux lignes principales, sur lesquelles s'embranchent un grand nombre de tronçons secondaires, la traversent de l'est à l'ouest et du nord au sud. La ligne transversale d'Ostende à Verviers prolongée jusqu'à Cologne assure le commerce de la Belgique avec l'Angleterre et l'Allemagne. Celle qui s'étend du nord au sud, d'Anvers à Mons, et qui se prolonge jusqu'à Paris, relie la Belgique à la France et à la Hollande.

Les chemins belges et leur matériel ont été conçus dans un tout autre esprit que les chemins anglais. Ils n'admettent pas la même vitesse. Aujourd'hui, certainement, ils suffisent aux besoins du commerce en Belgique ; mais il est à craindre pour ce pays que, dans quelques années, ils deviennent, si la construction n'en est pas

améliorée, incapables de soutenir la concurrence des chemins français construits sur le modèle des chemins anglais.

L'étendue du réseau belge, exploité à la fin de 1856, était de 1,430 kilomètres, dont 710 kilomètres par l'État, et 720 kilomètres par des compagnies. On distingue parmi ces derniers le chemin des Flandres occidentales, ceux de Namur à Liège, de Bruxelles à Luxembourg par Namur, d'Anvers à Gand et d'Anvers à Rotterdam.

La longueur des chemins concédés et non encore exploités est de 377 kilomètres.

Chemins en France. — On se servait depuis bien des années des chemins de fer aux abords ou dans l'intérieur des mines d'Angleterre, qu'à peine les connaissions-nous en France.

De 1820 à 1830, l'industrie des chemins de fer fit un grand pas en Angleterre; on établit dans le nord plusieurs lignes d'une longueur considérable dans le but d'ouvrir des débouchés au commerce des charbons. Vers la même époque, en 1823, M. Beauhier obtenait l'autorisation de construire, pour le transport des charbons de terre, le chemin de Saint-Étienne à Andrezieux; MM. Séguin, un peu plus tard, celle d'exécuter le chemin de Saint-Étienne à Lyon, et MM. Mellet et Henry, la permission de relier Saint-Étienne à Roanne par une voie ferrée. Mais, si alors la France marcha un moment sur les traces de l'Angleterre, elle s'arrêta bientôt dans cet élan, et, plus occupée de ses dissensions politiques que du soin de conserver sa position industrielle, elle hésita longtemps avant de procéder franchement et hardiment à la création de ces grandes lignes dont l'immense utilité pour l'avenir du pays est maintenant passée à l'état d'axiome.

Ce fut en 1842 seulement que le gouvernement fit adopter par les Chambres une loi qui, malgré ses imperfections, est devenue pour la France l'origine d'une nouvelle ère sociale. Les Chambres, la France entière, comprirent enfin la nécessité de procéder, sans plus attendre, à l'établissement des grandes voies métalliques. Le projet de toutes les grandes lignes ayant été, pour ainsi dire, enfanté en un seul jour, on en a retiré du moins cet avantage qu'elles ont été tracées dans des idées d'ensemble qui n'ont pas présidé à la conception des chemins de fer anglais et allemands.