

nise, par Vicence et Padoue (120 kilomètres), avec embranchement, d'une part, de Vérone à Mantoue, et, d'autre part, de Monza à Lecco. Sont en construction ou à l'étude, le chemin de Milan à la frontière sarde, celui de Milan à Plaisance, point où aboutira également le chemin dit du centre de l'Italie, lequel passera à Parme, Modène, Bologne, et se réunira au réseau toscan à Pistoja ; de Modène, un embranchement se dirigera sur Mantoue. Quant au réseau toscan, il se compose du chemin de Florence à Prala et Pistoja, long de 54 kilomètres, déjà construit; des chemins de Florence à Pise, avec embranchement de Pise à Lucques, de Pise à Livourne, et d'Empoli à Sienne, également construits, longs de 179 kilomètres. Florence sera reliée avec Rome par une voie ferrée passant par Arezzo et à Pérouse, et formant avec le chemin central une grande artère dans le sens de la longueur de l'Italie. De Modène, une voie conduira à Rimini et à Ancône, et un chemin transversal unira Rome à Ancône. — Le seul chemin exploité dans les États romains est celui de Rome à Frascati. Mais le pape vient de concéder tout un réseau à une compagnie française.

Le chemin de Rome à Naples est commencé, le gouvernement napolitain a concédé en 1855 la ligne de Naples à Ortona, point important de l'Adriatique, longue de 380 kilomètres. Les sections diverses qui relient la ligne principale à San-Severo, Popoli et Ferano, ont une étendue d'environ 200 kilomètres. Le 13 octobre 1856, les statuts de la compagnie du chemin de fer de Naples à la frontière romaine, dont l'étendue est de 600 kilomètres, y compris les embranchements, ont été approuvés. Le 31 septembre de la même année, le chemin de Salerne par Evole à Tarente, avait été concédé. Enfin le chemin de fer de Naples au golfe de Tarente a été autorisé. L'Italie pourra donc, dans quelques années, être parcourue sur voies de fer dans toute sa longueur.

Sardaigne, Piémont et Savoie. — Le gouvernement sarde, se voyant menacé par la concurrence de l'industrie étrangère et ne trouvant alors aucune Compagnie qui voulût se charger du chemin de Turin à Gênes, l'un de ceux qui, en Europe, ont présenté les plus grandes difficultés de construction, l'entreprit résolument, dès 1846, avec ses propres moyens.

Plus tard il encouragea, par des garanties d'intérêt et par des abaissements de droit, la construction des chemins de fer dans ses États. Grâce à sa coopération éclairée, il s'est formé, depuis quelques années, des Compagnies nationales qui, aujourd'hui toutes à l'œuvre, auront bientôt doté le pays de nombreuses voies de communication rapides.

Parmi ces Compagnies, il faut placer en première ligne la Compagnie Victor-Emmanuel, à laquelle ont été concédés les chemins d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, au pied du mont Cenis, se reliant au chemin de Lyon à Genève, à Culoz, et le chemin de Suze à Turin. Ces deux tronçons ne seront séparés que par le mont Cenis, que l'on traversera, soit au moyen d'un souterrain, soit par des plans inclinés. Une fois le mont Cenis franchi par un chemin de fer, le chemin Victor-Emmanuel établira une communication métallique non interrompue de Paris à Turin et à Gênes. La même Compagnie doit construire un embranchement d'Annecy à Seyssel.

La section d'Aix à Saint-Jean-de-Maurienne, longue de 84 kilomètres, et celle de Suze à Turin, de 53 kilomètres, sont déjà livrées à l'exploitation.

Une ligne, se détachant du chemin de Turin à Gênes à Alexandrie, se dirige par Mortara et Novare vers Arona, sur le lac Majeur. Elle est déjà livrée à l'exploitation sur toute sa longueur. Plus tard elle fera partie de la grande voie de communication qui unira la Suisse au port de Gênes.

Le chemin de Turin à Milan est terminé sur le territoire piémontais. Il dessert Chivasso, Verceil et Novare. De ce chemin se détachent des embranchements sur Yvrée, Bielle et Casale.

Outre ces grandes artères, on a construit en Piémont plusieurs chemins moins importants, tels que le chemin de Turin à Pignerol (38 kilomètres); d'Alexandrie à Aqui (34 kilomètres); de Vigevano à Mortara (13 kilomètres), etc., etc.

La longueur totale des chemins livrés à l'exploitation en Piémont au 1^{er} janvier 1857 était de 711 kilomètres; celle des chemins concédés nous est inconnue.

Une Compagnie, dans le conseil d'administration de laquelle on

s'étonne de voir figurer le président du conseil d'État d'un canton suisse, celui de Genève, a obtenu la concession d'un chemin établi en Savoie, le long des bords méridionaux du lac, chemin qui enlèvera aux chemins suisses de la rive septentrionale une partie du trafic de la France vers l'Italie.

Les projets du chemin de Turin à Gênes ont été rédigés, et le chemin a été construit en grande partie sous la direction de M. Maus, le célèbre ingénieur belge qui a établi le grand plan incliné de Liège. Les hommes qui, outre cet ingénieur, ont pris la plus grande part à l'établissement du réseau piémontais, sont M. de Ravel, ministre des travaux publics, auteur du projet de loi pour l'exécution du chemin de Turin à Gênes; M. l'ingénieur Paleocapa, ministre actuel; MM. les ingénieurs Grandis, Ronconi, Negretti, etc.; Pickering et Henfrey; MM. Laffitte, Bixio, et l'entrepreneur Brassey.

Suède et Norvège. — Il n'existait, à la fin de 1854, d'après l'*Annuaire des chemins de fer* de Chaux, que 120 kilomètres exploités en Suède et 67 en Norvège. De nombreux tronçons ont été livrés au public depuis cette époque; nous n'avons pu nous fournir aucuns renseignements précis sur leurs longueurs.

Parmi les chemins exploités, le plus important est celui de Christiania au lac Mjosen, qui se trouve en entier sur le territoire norvégien. Il met un cinquième de la propriété et un quart de la population en communication avec la capitale. La longueur totale de la voie est de 67^k,2; le lac Mjosen est sillonné par des bateaux à vapeur jusqu'à 107 kilomètres de Christiania et établit ainsi une communication rapide entre les populations nombreuses, les districts les plus favorisés par la nature, par l'industrie et le littoral de la mer du Nord, avec laquelle les rapports commerciaux étaient jusque-là difficiles et par conséquent onéreux. Cette région comprend, en effet, une des parties les plus accidentées de la Norvège; au premier aperçu, le chemin de fer semblait impraticable, et il a fallu toute l'habileté et toute la hardiesse du célèbre ingénieur anglais Brassey, qui a dirigé les travaux, pour vaincre des difficultés si nombreuses.

Le chemin de fer dont il est question aura coûté 11,250,000 fr. à construire. Un réseau tout entier est aujourd'hui projeté.

Une ligne de 500 kilomètres se dirigerait, de l'est à l'ouest, entre