

MINISTÈRE DES UNIVERSITÉS
COMITÉ DES TRAVAUX HISTORIQUES ET SCIENTIFIQUES

ACTES DU 104^e CONGRÈS NATIONAL
DES SOCIÉTÉS SAVANTES

Bordeaux 1979

Section d'histoire moderne et contemporaine

TOME I

LES TRANSPORTS
DE 1610 A NOS JOURS

EXTRAIT

PARIS
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
1980



Hommage de l'auteur
à son

LA PRESSE BELGE ET LA LOI DES CHEMINS DE FER DU 11 JUIN 1842

par Robert DEMOULIN

Grâce à l'initiative de Charles Rogier, la Belgique a été le premier Etat sur le continent à être doté d'un réseau de chemins de fer et ce réseau fut rapidement construit. Cette réussite étonnante au cours de la première décennie du nouveau royaume, alors que son statut international était encore fragile, a frappé les Français.

Henri-Th. Deschamps, en 1956, dans sa remarquable thèse doctorale, *La Belgique devant la France de Juillet. L'opinion et l'attitude française de 1839 à 1848*, a montré avec clarté qu'aux yeux des Français, la Belgique était, en 1840, le pays des chemins de fer. Sérurier, le ministre de France à Bruxelles, n'écrivait-il pas à Thiers le 19 mai 1840 : « La Belgique se passionne, en ce moment, pour ses chemins de fer, comme d'autres peuples font pour la gloire et les conquêtes »⁽¹⁾. Les partisans de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat prennent argument des réalisations belges pour justifier leur thèse. Dans son cours d'économie politique fait au Collège de France en 1842-1843, Michel Chevalier professe que « Par ses effets matériels comme par ses résultats moraux et politiques, le réseau des chemins de fer belges est le plus éclatant témoignage qu'on puisse alléguer en faveur de l'exécution des travaux publics par l'Etat »⁽²⁾. Ces partisans insistent sur la rapidité d'exécution et sur la cohérence du système. A leurs adversaires qui affirment que les compagnies privées sont plus économes, ils répondent par des chiffres

(1) Henri-Th. DESCHAMPS, *La Belgique devant la France de Juillet. L'opinion et l'attitude française de 1839 à 1848* (Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège, fasc. CXXXVII), p. 482, note 1, Liège, 1956.

(2) *Ibid.*, p. 494, note 1.

et ils montrent que des objectifs politiques et commerciaux sont seuls atteints par l'Etat qui peut « compenser les pertes par les bénéfices », toutes les lignes d'un réseau n'étant pas également rentables. Les chemins de fer sont à l'origine de la prospérité de la sidérurgie, ils sont la base du développement économique mais ils sont surtout le facteur le plus puissant de fusion nationale.

Nous connaissons donc bien l'attitude française face aux chemins de fer belges, il nous a paru digne d'intérêt de rechercher comment la presse belge a apprécié la célèbre loi déposée sur le bureau de la Chambre des Députés le 7 février 1842 par le ministre des Travaux publics, Jean-Baptiste Teste, qui devait être compromis cinq ans plus tard dans un scandale politico-financier qui ébranla la monarchie de Louis-Philippe.

Cette loi était l'aboutissement de longues controverses remontant à 1832. En 1837, le projet du ministre des Travaux publics, Martin (du Nord), favorable aux compagnies privées, avait été ajourné; l'année suivante, un nouveau projet plus complet et confiant à l'Etat la construction des grandes lignes fut repoussé à une forte majorité (196 voix contre 69) ⁽³⁾. La crise d'Egypte de 1840 et les menaces graves de conflit en Europe alourdirent le budget tant par les armements que par les énormes fortifications autour de Paris. Aussi le gouvernement présidé par le maréchal Soult se rallia-t-il à la solution de compromis établissant une collaboration entre l'Etat, les départements et les communes d'une part et les compagnies d'autre part. Le tiers de l'acquisition des terrains, l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art seraient à la charge de l'Etat; les départements et les communes payeraient les deux tiers restants des terrains; la pose des rails, la construction des stations et l'achat du matériel incomberaient aux compagnies privées qui seraient concessionnaires à court terme ou simples locataires.

Dans six directions, au départ de Paris, le réseau sillonnera la France. La ligne du nord se dirigera vers la Belgique et l'Angleterre, la ligne de Strasbourg continuant celle du Havre à Paris liera le littoral de l'ouest au Rhin et à l'Allemagne. Le chemin de fer de la Méditerranée unira Paris, Lyon et Marseille. Bordeaux et Nantes seront reliées à Paris.

*
**

La presse belge, en 1842, est déjà une institution. La liberté de la presse, inscrite dans la Constitution, a favorisé son développement, freiné cependant par la perception d'un droit de timbre qui ne sera supprimé qu'en 1848. Une étude statistique du futur chef de gouvernement, Jules Malou, basée sur l'impôt du timbre, fournit précisé-

(3) Marquis de NOAILLES, *Le comte Molé, 1781-1855*, t. V, p. 333, Paris, 1930.

ment un tableau fidèle de la presse belge à l'époque ⁽⁴⁾ et le Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine a publié récemment de nombreuses études sur l'histoire de cette presse.

En 1830, il y avait 34 journaux dans le pays; en 1842, 130, un quadruplement, dont 80 journaux politiques. Le nombre d'abonnés est peu élevé, il ne dépasse pour aucun deux mille; *Le Globe*, de Bruxelles, fondé en 1841, de tendance ministérielle unioniste, approche ce chiffre (1988). Quatre autres journaux, deux catholiques, *L'Emancipation* et le *Journal de Bruxelles*, deux libéraux, l'un anti-ministériel, *L'Observateur*, l'autre hésitant à passer à l'opposition, *L'Indépendant*, ont respectivement 1 905, 1 645, 1 508 et 1 418 abonnés et dominent le marché ⁽⁵⁾. La presse de province, d'une importance non négligeable sauf dans le Limbourg et le Luxembourg, s'adresse à une clientèle plus régionale, seul le *Journal de Liège*, libéral doctrinaire, a plus de mille abonnés (1302) ⁽⁶⁾. Faut-il rappeler que les journaux étaient en lecture dans les cafés et les sociétés littéraires ou d'agrément et que deux, voire plus de deux personnes, partageaient parfois le prix d'un même abonnement ?

Les dirigeants belges du temps étaient convaincus de l'importance de la presse dans la vie politique. Le ministre belge des Affaires étrangères, le 21 septembre 1842, écrivait à Firmin Rogier, chargé d'affaires à Paris : « Dans les Etats où la forme du gouvernement donne à l'opinion publique une influence directe, ce mode d'action habilement employé est rarement inefficace... » ⁽⁷⁾.

*
**

A l'époque, la montée du libéralisme politique minait l'unionisme, formule de gouvernement mixte mêlant catholiques et libéraux ⁽⁸⁾. En février 1842, sous la pression conjuguée de Léopold I^{er}, de son ministre J.B. Nothomb, de Metternich et du Secrétaire d'Etat Lambruschini, les évêques belges avaient retiré leur demande d'octroi de

(4) J. MALOU, « Notice statistique sur les journaux belges (1830-1842) », dans le *Bulletin de la Commission centrale de statistique de Belgique*, t. I, 1853, p. 273-307.

(5) A. VERMEERSCH et H. WOUTERS, *Bijdragen tot de geschiedenis van de belgische pers, 1830-1848* (Cahiers du Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine, n° 4), Louvain-Paris, 1958.

(6) A. CORDEWIENER, *Etude de la presse liégeoise et répertoire général (1830-1850)* (Cahiers du Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine, n° 71), p. 81-91, Louvain-Paris, 1972 et Id., *Organisations politiques et milieux de presse en régime censitaire. L'expérience liégeoise de 1830 à 1848* (Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège, fasc. CCXX), p. 284, Paris, 1978.

(7) « Arch. Ministère Affaires étrangères de Belgique », France 1831-1862, Dossier 651, Brier à F. Rogier, Bruxelles, 21 sept. 1842.

(8) C. LEBAS, *L'Union des catholiques et des libéraux de 1839 à 1847*, (Mémoires du Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine, n° III), p. 52-88, Louvain-Paris, 1960.

la personnalité civile à l'Université de Louvain⁽⁹⁾. Le projet de loi permettant la nomination des bourgmestres (les maires) en dehors du conseil communal divisait profondément les deux grandes tendances de l'opinion. Le suicide, le 5 février 1842, du ministre de la guerre, le général Buzen à qui on reprochait sa désertion en 1807, les polémiques très vives sur l'activité des orangistes, le procès des généraux Van der Meere et Van der Smissen, accusés de complot contre la sûreté de l'Etat, l'affaire du droit de visite ébranlant l'Entente cordiale passionnaient les lecteurs des journaux plus que les débats en France sur les chemins de fer. Les négociations commerciales avec la France préoccupaient aussi la presse, l'union douanière rencontrait des opposants puissants dans les milieux industriels français et la menace d'une hausse des droits sur les fils et toiles de lin inquiétait les Belges qui étaient sensibles à la réussite du Zollverein. Néanmoins, les journaux belges rapportèrent avec plus ou moins de détails les différentes étapes de l'examen des textes législatifs sur les chemins de fer. Le projet de J.B. Teste est reproduit intégralement dans plusieurs journaux, qui le présentent en plusieurs tranches, leur surface n'étant pas comparable à celle des quotidiens d'aujourd'hui. La discussion préliminaire dans les bureaux, les travaux de la Commission de la Chambre, présidée par Dufaure, sont rapportés, le texte de son rapport final résumé ou reproduit. Les débats en séance publique tant à la Chambre des Pairs qu'à la Chambre des Députés sont condensés dans les feuilles qui ne paraissent pas chaque jour, publiés plus longuement dans les quotidiens. Les grands journaux parisiens, le plus souvent le *Journal des débats*, *La Presse* et le *Constitutionnel* sont utilisés à cet effet.

Nous n'avons pas mesuré la place consacrée à la loi des chemins de fer selon une méthode devenue classique, mais nous nous sommes attachés à découvrir les prises de position et les commentaires originaux.

**

Les événements marquent toujours le cours de l'histoire. L'affreuse catastrophe du chemin de fer de Versailles, le 8 mai 1842, a fait plus de cent cinquante morts et des centaines de blessés⁽¹⁰⁾. Pendant plusieurs jours, les journaux belges ont consacré une place énorme à ce terrible accident et à la recherche de ses causes. En Belgique, comme en France, ce drame a influencé le débat sur le chemin de fer, c'est une mise en question de son rôle, de son avenir, mais aussi de sa gestion. Cet accident retient plus l'attention de Firmin Rogier, chargé d'affaires à Paris et frère du ministre Charles Rogier, que le débat

(9) *Ibid.*, p. 95.

(10) L'accident a eu lieu entre 17 h 30 et 18 h. Seize cents personnes revenant des grandes eaux à Versailles, à l'occasion de la Saint-Philippe, fête du Roi, se trouvaient entassées dans vingt-huit wagons tirés par deux machines. Le texte de la lettre de l'archevêque de Paris prescrivait la célébration d'une messe le 13 mai à 10 heures dans toutes les églises de Paris. Cette lettre est révélatrice des sentiments éprouvés : « Monsieur le Curé, Nous avons pleuré

parlementaire sur les chemins de fer⁽¹¹⁾. Le *Patriote belge*, journal progressiste d'Adolphe Bartels, le révolutionnaire malheureux de 1830, comptant 210 abonnés⁽¹²⁾, écrit le 22 mai 1842 dans la Revue des événements :

« L'affreuse catastrophe du chemin de fer domine les événements politiques : 157 hommes, femmes et enfants brûlés dans des cages de feu ! Comprendra-t-on que les chemins de fer ne peuvent être abandonnés à l'avidité, à l'imprévoyance de sociétés concurrentes ? L'absence des précautions les plus simples est la cause de l'horrible événement »⁽¹³⁾.

L'Ami de l'Ordre, journal namurois, catholique conservateur (385 abonnés) constate le choc boursier et financier provoqué par la catastrophe :

« Ce que nous avons prévu et annoncé dès le principe dans *L'Ami de l'Ordre*, par rapport aux conséquences probables de la catastrophe du 8 mai commence à se réaliser au delà même de nos prévisions. Le coup a porté sur tout le système des chemins de fer. Ce n'est pas seulement celui de la rive gauche qui périt, comme on peut le voir par ses actions de 95 francs au lieu de 500 qui est leur pair; c'est tout le crédit des autres qui est ébranlé »⁽¹⁴⁾.

Le Globe tire de la catastrophe la nécessité de laisser à l'Etat l'exploitation des chemins de fer, car il est seul à remplir les conditions de sécurité et de bien-être⁽¹⁵⁾ et le journal libéral bruxellois *L'Observateur* écrit que

« Ce n'est pas seulement sous le rapport politique que l'exécution par l'Etat est préférable; elle présente des garanties supérieures de sécurité. La responsabilité morale d'un gouvernement est bien plus étendue que celle d'une société privée, et puis n'étant pas guidé par un mobile d'intérêt, il ne regarde pas à la dépense, il n'épargne rien de ce que réclame la sûreté publique. Il en coûte peut-être un peu plus cher; mais il vaut mieux dépenser trop que trop peu quand il y va de la vie des hommes »⁽¹⁶⁾.

la mort de nos frères infortunés, enveloppés et broyés, au retour de cette fête brillante, dans une tempête de feu. Quelle scène de désolation, d'horribles souffrances et de cruelles angoisses ! Jamais la mort avec ses périls et ses douleurs n'était accourue avec autant de rapidité au devant de ses victimes. *Circumdedere me dolores mortis et pericula inferni invenerunt me* (Ps. CXIV, 3)... » *L'Ami de l'Ordre*, Namur, 15 mai 1842, p. 2 c. 2 la reproduit et publie plusieurs correspondances particulières sur ce drame. M.L. WARNOTTE a étudié « *L'Ami de l'Ordre* », *quotidien catholique namurois de 1839 à 1914*, (Cahiers du Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine, n° 51), Louvain-Paris, 1965.

(11) « Arch. Ministère Affaires étrangères de Belgique », correspondance politique, Légations, France 11¹, Firmin Rogier au comte de Briey, Paris, 9 mai 1842.

(12) A. BOLAND, *Le procès de la Révolution belge : Adolphe Bartels, 1802-1862*, p. 217-228, Namur, 1977.

(13) *Le Patriote belge*, 22 mai 1842, p. 1 c. 3.

(14) *L'Ami de l'Ordre*, 5 juin 1842, p. 1 c. 2. Corresp. part., Paris, 2 juin 1842.

(15) *Le Globe*, 14 mai 1842, p. 2 c. 1.

(16) *L'Observateur*, 14 mai 1842, p. c. 3.

La *Gazette de Mons* (385 abonnés) ne partage pas les craintes éprouvées pour l'avenir du chemin de fer en France, au contraire, elle admire les réactions françaises :

« Une chose peut donner en ce moment une idée de la sagesse et de la fermeté du caractère français, auquel on peut reprocher si souvent l'absence de ces qualités. Mais c'est surtout en ce singulier pays, où le bien et le mal présentent des oppositions si remarquables, qu'on peut constater les phénomènes les plus inattendus.

Après l'horrible catastrophe qui vient de survenir au chemin de fer de Versailles, il semblerait que le journalisme, que la tribune, que toutes les influences politiques et littéraires se fussent donné le mot en quelque sorte pour déplorer l'institution des railways... Au contraire, des organes mêmes qui étaient les plus hostiles aux vues du ministère lui accordent une trêve et s'entendent merveilleusement pour calmer les craintes publiques de sorte que l'événement qui devait le plus compromettre le sort de la loi, par un de ces miracles du bon sens dont l'histoire de la révolution française est pleine, contribua le plus à son adoption » (17).

Un autre événement, la mort subite du ministre des Finances, Humann, frappé le 25 avril à midi d'une apoplexie foudroyante, si elle a fait ajourner la première séance de la discussion publique, n'a pas eu les graves conséquences qu'on craignait pour la marche du ministère, grâce à la désignation rapide de Lacave-Laplagne (18).

*
**

Trois thèmes ont surtout retenu l'attention des journalistes belges du temps. Tous insistent sur la lenteur de la France à construire un réseau de chemins de fer, lenteur contrastant d'une manière étonnante avec le dynamisme d'un petit pays voisin, précisément la Belgique, et la presse belge de tirer gloire de ce contraste.

Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer est le deuxième point qui a paru important aux éditorialistes.

Enfin, les liaisons ferroviaires entre la France et la Belgique préoccupent la presse belge qui ne néglige pas les aspects stratégiques de ces liaisons, auxquelles les Français attachaient beaucoup d'importance. Le 10 février 1842, *Le Commerce belge*, journal quotidien (385 abonnés) publie une correspondance de Paris. Si le correspondant se félicite du projet de loi Teste, il déplore le retard de son pays, la France :

« Il était temps, avouons-le, que l'on commençât enfin à s'occuper sérieusement de cette question qui intéresse à un si haut degré le pays

(17) *Gazette de Mons*, journal quotidien de la province de Hainaut, 14 mai 1842, Bulletin politique, p. 1 c. 1.

(18) *L'Emancipation*, 27 avril 1842, p. 1 c. 2 et 28 avril 1842, p. 2 c. 1. Sur Humann et le chemin de fer, F. PONTEIL, *Un type de grand bourgeois sous la Monarchie parlementaire : Georges Humann, 1780-1842*, (Université de Strasbourg, Collection de l'Institut des hautes études alsaciennes, t. XXIV), Strasbourg, 1978.

tout entier, et qui est une véritable question nationale. La France, que les publicistes ne manquent jamais de placer à la tête des nations modernes sous le double rapport du mouvement intellectuel et commercial, s'est laissé dépasser de beaucoup par les autres peuples dans la question des chemins de fer. Les Etats-Unis ont de grandes lignes depuis plus de dix ans, l'Allemagne, l'Angleterre sont plus avancées que nous, la Belgique elle-même voit son sol sillonné en tous sens par des lignes importantes auxquelles se joindront un jour les chemins français; la France a donc beaucoup à faire pour se placer au niveau des autres pays... » (19).

Quatre ans plus tôt déjà, les luttes féroces entre les hommes politiques français pour la conquête du pouvoir avaient été vivement critiquées en Belgique. Elles subordonnaient « les progrès d'un puissant Etat à la fortune de quelques hommes ». « Ainsi la France sera privée du nouveau système de communication qui aura bientôt envahi le reste de l'Europe, le peuple qui se vante de marcher à la tête de la civilisation se trouvera en arrière de tous les autres. La Russie elle-même la devancera dans la carrière des progrès matériels » (20). Lorsque le projet, sous les coups de boutoir d'Arago, fut repoussé, les regrets s'accumulèrent (21).

En 1842, les mêmes doléances furent exprimées. Le *Journal de Bruxelles*, le 13 février 1842, consacre un long éditorial au projet Teste. Il s'étonne de l'exiguïté des moyens d'exécution et constate que « la Belgique et les autres pays qui ont donné l'exemple à la France ont été plus expéditifs » et il regrette « l'excessive lenteur et les tâtonnements de l'inexpérience » (22). *L'Eclaireur*, journal de la province de Namur, libéral (308 abonnés), le 21 février, juge la Chambre française « moralement défunte » et il n'en attend plus, avec quelque doute encore, que « l'adoption de l'ensemble des railways, que la France réclame depuis si longtemps » (23). Le *Journal des Flandres*, organe du catholicisme libéral, condamné pour son progressisme par l'évêque Delebecque (251 abonnés), déplore aussi les discussions sans fin qui divisent le monde politique et la presse française sur la question du chemin de fer :

« Depuis nombre d'années, la presse et les orateurs de la Chambre la débattent, la dissertent, la retournent et la commentent, sans que jamais

(19) *Le Commerce belge*, 11 février 1842, p. 2 c. 2-3. Correspondance de Paris, 8 février 1842. Sur *Le Commerce belge*, F. VAN BOCXLAER, *De evolutie van de economische pers in België* (thèse doctorale inédite, Université de Gand, Ecole des Sciences commerciales et économiques), p. 102-104, Gand, 1966.

(20) *Le Politique*, 19 mars 1838, p. 3 c. 2. *Le Politique*, libéral unioniste, a fusionné le 1^{er} avril 1841 avec *L'Espoir* pour former *La Tribune*.

(21) Notamment dans le *Journal de Liège*, 14 mai 1838, p. 1 c. 2 et dans *Le Politique*, 14 mai 1838, p. 1 c. 3 et 17 mai 1838, p. 2 c. 3.

(22) *Journal de Bruxelles*, 13 février 1842, p. 2 c. 1.

(23) *L'Eclaireur*, journal de la province de Namur, 21 février 1842, p. 1 c. 2. Sur *L'Eclaireur*, M.L. WARNOTTE, *Etude sur la presse à Namur, 1794-1914*, (Cahiers du Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine, n° 44), p. 133-157, Louvain-Paris, 1965.

il soit sorti le plus mince résultat pratique de toutes les harangues cicéroniennes, inspirées par la matière » (24).

L'échec des tentatives précédentes ne rassurait pas les journalistes belges. Ils craignaient la « coalition des intérêts de localité », le « patriotisme de clocher ». Maintenant que le projet est déposé, « chaque département, chaque canton, chaque ville réclamera, par l'organe de son département, un *tout petit bout de chemin de fer* ... ». Tout le monde en voudra, on se battra à coups d'amendements. Et le gouvernement sera peut-être contraint de réduire son projet « aux proportions les plus mesquines » (25). Cependant, malgré son inquiétude, le journal liégeois, *La Tribune*, faisait des vœux « pour que la France comprenne enfin sa véritable mission civilisatrice » (26).

Les critiques des lenteurs françaises et les appréhensions pour l'avenir ne cessent pas après le dépôt du projet de loi. Le 18 mars 1842, *L'Emancipation*, pourtant favorable à la France, se plaint qu'on veuille y « persévérer dans le système de ne rien décider et de ne rien achever » (27). C'est Natalis Briavoine, Français d'origine, journaliste de talent, informateur du gouvernement belge, mais aussi l'auteur d'une excellente étude sur la Révolution industrielle en Belgique, qui insiste avec le plus de vigueur sur l'état arriéré de la France dans la construction du chemin de fer (28). Au cours du premier des six voyages qu'il fit en France en 1842 et 1843, il s'exprime avec netteté :

« Comment se fait-il cependant qu'une fois sorti de Lille, sur une distance de plus de cinquante lieues qui me séparaient de Paris, j'aie rencontré aussi peu de choses qui appelassent mon étonnement, et qui annonçassent les approches de ce que l'on est convenu de regarder comme la métropole de la civilisation ? Quel est aujourd'hui l'indice le plus certain d'une civilisation avancée ? Ne sont-ce pas les chemins de fer ? Eh bien ! jusqu'à présent, tout ce que l'exemple de la Belgique a pu produire dans la partie de la France que je viens de parcourir, c'est un commencement d'exécution de chemin de fer qui aura quatre lieues de longueur, entre Lille et Mouscron. Je n'en ai aperçu de traces nulle part ailleurs. Les villes que j'ai traversées, la voiture qui me transportait ou

(24) *Journal des Flandres*, 20 avril 1842, p. 1 c. 1. Editorial. Sur le *Journal des Flandres*, H. HAAG, *Les origines du catholicisme libéral en Belgique*, p. 212-215, 234-254, Louvain, 1950 et E. LAMBERTS, *Kerk en Liberalisme in het bisdom Gent (1821-1857). Bijdrage tot de studie van het liberaal-katholicisme en het ultramontanisme*, (Univ. te Leuven. Werken op het Gebied van de Geschiedenis en de Filologie, 5^e serie, 8), p. 199-202, 230-234, 253-257, Louvain, 1972. Dans le même sens, *Journal du Commerce d'Anvers*, 24 avril 1842, p. 1 c. 1. Sur ce journal, H. DE BORGER, *Bijdrage tot de geschiedenis van de Antwerpse Pers. Repertorium 1794-1914* (Cahiers du Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine, n° 49), p. 360-365, Louvain-Paris, 1968.

(25) *La Tribune*, 18 février 1842, p. 3 c. 1, un extrait de l'article est reproduit dans le *Journal des Flandres*, 20 et 21 février 1842, p. 1 c. 2.

(26) *La Tribune*, 18 février 1842, p. 3 c. 1. Un même vœu est exprimé dans le *Journal du Commerce d'Anvers*, 21 avril 1842, p. 1 c. 1.

(27) *L'Emancipation*, 19 mars 1842, p. 1 c. 2.

(28) Sur Natalis Briavoine, cf. A. VERMEERSCH et H. WOUTERS, *op. cit.*, p. 30-35.

celles qui passaient devant moi, rien ne marquait un progrès qui correspondît avec ce que l'on est en droit d'attendre d'une nation qui sollicite les suffrages du monde et qui aspire à jouer un rôle de premier ordre »⁽²⁹⁾.

Au cours des débats publics à la Chambre, l'échec du projet apparaîtrait comme « une preuve d'impuissance vraiment honteuse »⁽³⁰⁾. Pour *Le Globe*, ce serait un crime de laisser encore la France pendant un an dans l'infériorité où elle se trouve en face de toute l'Europe, de la Russie même, et de l'Italie, en matière de chemins de fer⁽³¹⁾. « Puisse la France ne pas apporter après l'Espagne même son contingent au grand réseau industriel et civilisateur européen ! » souhaitait, inquiète, *L'Emancipation* le 25 avril⁽³²⁾.

Lorsque la loi fut finalement votée, la presse exprima sa satisfaction mais déplora toujours la lenteur française. C'est le cas de *L'Indépendant* : « La France va donc enfin jouir de ce système de communications dont déjà tant de pays sont dotés et où elle aurait dû les devancer tous »⁽³³⁾.

*

**

La construction des chemins de fer par l'Etat avait attiré l'attention sur la Belgique et lors des interminables discussions qui se traînaient en France pendant des années, partisans et adversaires de l'intervention de l'Etat firent l'éloge ou la critique des réalisations belges. Après la construction, l'exploitation par l'Etat fut aussi vivement discutée⁽³⁴⁾.

Le choix par la France d'un système mixte, résultat d'un compromis entre les deux tendances, n'a pas passionné la presse belge. Rares sont les articles consacrés à cette solution originale. Ce n'est ni la liberté totale reconnue aux compagnies privées comme en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis, ni la confiance dans les vertus de l'Etat comme en Belgique.

L'échec du projet de 1838, réservant à l'Etat la construction des grandes lignes et confiant aux intérêts privés les lignes secondaires, avait fâcheusement impressionné les journaux belges. *Le Courrier de la Meuse*, journal catholique liégeois transféré à Bruxelles à la fin de 1840 où il devint le *Journal de Bruxelles*, critiqua vivement les parlementaires français en élevant le débat. Il fustige l'égoïsme des intérêts privés qui ont voulu la mort du projet pour sauver leurs privilèges menacés par l'ouverture du pays aux produits de l'étranger :

« Il y a là une grande leçon à recueillir pour les hommes qui s'occupent d'économie sociale. Il existe donc, doivent-ils se dire, dans les prin-

(29) *L'Emancipation*, 19 février 1842, p. 2 c. 1-2. Corresp. part. N.B. Natalis Briavcinne, Paris, 14 février 1842.

(30) *La Tribune*, 28 avril 1842, p. 2 c. 3.

(31) *Le Globe*, 1^{er} mai 1842, p. 1 c. 3.

(32) *L'Emancipation*, 25 avril 1842, p. 2 c. 1.

(33) *L'Indépendant*, 6 juin 1842, p. 1 c. 1.

(34) H.-Th. DESCHAMPS, *op. cit.*, p. 481-493.

cipes mêmes de cette civilisation avancée dont la France est comme le type, un obstacle insurmontable au progrès. L'amour de soi, que bon nombre de savants n'ont pas craint de regarder comme le premier moteur et presque l'unique source de la prospérité des peuples, peut donc, dans certains cas, arrêter tout développement, paralyser tous les efforts. Que conclure de là ? C'est qu'il faut mettre ce moteur à sa place et le subordonner à un principe plus généreux; c'est qu'il est indispensable de ranimer dans les cœurs la vie morale que le temps et les révolutions de tout genre y ont presque éteinte, afin que les vues larges et vraiment humanitaires puissent y germer encore »⁽³⁵⁾.

Lorsque le projet Teste est déposé en 1842, la solution mixte est appréciée favorablement par de nombreux journaux :

« On a discuté tour à tour la construction entière par l'Etat et la concession absolue. Mais les dépenses énormes qu'a occasionnées le passage de M. Thiers aux affaires rendait difficile l'adoption du premier système et l'expérience ne permettait plus de pouvoir compter sur le second. Dans cette situation, une combinaison mixte s'est offerte à l'esprit du gouvernement et l'on ne peut nier qu'elle ne paraisse la meilleure ».

Ainsi s'exprimait *L'Indépendant*⁽³⁶⁾. Ce journal libéral de tendance unioniste, — il était financé par Léopold I^{er} et le ministre J.B. Nothomb, — échappait à ce moment à ses bailleurs de fonds, son rédacteur en chef, le Français Marcellin Faure, menant de plus en plus la barque à sa guise⁽³⁷⁾. *L'Indépendant*, qui prendra le 1^{er} juillet 1843 le titre de *L'Indépendance belge* et deviendra, dans les décennies suivantes, un des premiers journaux libéraux d'Europe, justifie l'intervention de l'Etat :

« Des considérations de tout genre exigent que l'Etat n'abandonne pas entièrement à l'industrie privée les grandes lignes, celles qu'on peut appeler à la fois politiques et commerciales; l'Etat ne peut pas s'en dessaisir, l'industrie particulière ne pourrait d'ailleurs s'en charger, ses forces n'y suffiraient pas »⁽³⁸⁾.

Un autre avantage de ce mode est « de laisser le gouvernement libre de la direction des lignes et maître de décider une foule de questions qui sont le sujet de contestations continuelles entre les compagnies et l'administration des ponts et chaussées ».

La participation des localités que traverse un chemin de fer, sous la forme la plus aisée, deux tiers du terrain, est justifiée par les nombreux avantages qu'elles en retirent.

Mais le gouvernement ne pouvait vaincre l'hostilité des parlementaires à l'exploitation par l'Etat qu'en remettant cette exploitation aux compagnies pour un temps déterminé et en leur demandant « les rails, les bâtiments et le matériel d'exploitation, la partie de la dépense

(35) *Courrier de la Meuse*, 17 mai 1838, p. 3 c. 2. Article : « Rejet du projet de loi sur les chemins de fer en France ».

(36) *L'Indépendant*, 11 février 1842, p. 1 c. 1-2.

(37) A. VERMEERSCH et H. WOUTERS, *op. cit.*, p. 73-81.

(38) *L'Indépendant*, *ibid.*

la plus exactement appréciable, celle qui laisse le moins de place à l'imprévu et effraie conséquemment le moins les capitaux particuliers ».

Le journal ne dissimule pas que des considérations financières impératives ont guidé le gouvernement français. « Le système proposé satisfait en premier lieu, et c'est là un point capital, au désir bien naturel du gouvernement français de ne pas surcharger le Trésor, c'est-à-dire de ne pas créer de nouveaux découverts ». La construction du chemin de fer se fera sans nouvel emprunt, par l'emploi seul des ressources disponibles ou déjà votées. Ainsi, « l'admirable prospérité des finances » de la France ne sera pas compromise.

Mais ce que *L'Indépendant* apprécie le plus, c'est la conception fondamentale : « Peu importe à l'Etat que le revenu direct de l'opération ne représente pas l'intérêt du capital engagé. L'Etat peut y trouver mille autres sources de profits qui compensent, même avec usure, les sacrifices qu'il s'impose ». La part du trésor n'est pas un placement, « c'est un sacrifice dont l'Etat sera couvert, même avec usure, par mille autres sources de profits ».

Il en va de même de la contribution des départements : « ce n'est pas une participation dans une entreprise financière lucrative; non, c'est un don qu'il s'agit de faire aux intérêts généraux du pays; une compensation des avantages que les localités traversées doivent retirer de la communication à ouvrir ».

Cette insistance sur la notion « qu'il ne faut pas demander aux produits des tarifs l'intérêt du capital entier engagé dans ces opérations » mais qu'il importe d'adopter des tarifs peu élevés s'explique par des raisons qui touchent à la vie politique belge. La tension est vive à ce moment entre deux tendances opposées, l'une progressiste, favorable au nouveau moyen de transports dont il fallait assurer l'équilibre financier par des tarifs modérés, l'autre réactionnaire, soucieuse de ménager les anciens modes de transport et adversaire de bas tarifs⁽³⁹⁾. Les libéraux au pouvoir du 18 avril 1840 au 13 avril 1841 défendaient la première politique; Félix de Mérode menait le combat conservateur. Le 10 avril 1841, Rogier, ministre des Travaux publics, assouplit la tarification aussi bien des voyageurs que des marchandises et en réduisit les taux; trois jours plus tard, le premier cabinet libéral était démissionnaire.

Une Commission royale fut créée pour étudier la question. Le 27 mars 1842, alors que la loi Teste était en discussion à Paris, le *Moniteur* belge publia le rapport de cette Commission dans une

(39) Le libéral *Observateur* défend Rogier, il se saisit notamment de passages du discours de Thiers, dans la séance du 10 mai où celui-ci a fait l'éloge de l'œuvre belge : « Jamais hommage plus éclatant ne fut rendu à la Belgique et à la hardiesse du grand œuvre qu'elle entreprit au sortir d'une révolution ». *Observateur*, 15 mai 1842, p. 2 c. 4. Par contre, *L'Ami de l'Ordre*, 15 mai 1842, p. 1 c. 3, s'en prend vivement au « matamore belliciste de 1840 » qui a traité la Belgique d'ingrate.

ambiance politique contaminée par de vives querelles, souvent de caractère personnel. Le 1^{er} avril, un nouveau tarif plus élevé entra en application. Les critiques ne cessèrent pas⁽⁴⁰⁾ et des interpellations furent développées au Parlement, Rogier montrant, chiffres à l'appui, les hausses introduites par son successeur, Desmazières.

C'est précisément à ce thème opposant les hommes ouverts au progrès et les conservateurs attardés que l'*Indépendant* s'attacha. Il réclama le maintien des tarifs à un taux aussi bas que possible. « C'est dans la grande circulation des hommes et des choses qu'il faut chercher des bénéfices et non dans l'élévation du prix du transport » et de tirer argument de l'exposé des motifs du ministre J.B. Teste pour défendre sa thèse⁽⁴¹⁾. C'est la même thèse que défend le *Journal d'Anvers* de tendance libérale modérée (516 abonnés) :

« Ce n'est pas une spéculation, c'est une grande pensée politique qui a présidé à l'établissement des chemins de fer en Belgique. Quand les Chambres ont voté les fonds nécessaires, elles n'ont pas eu en vue les intérêts d'argent que cette création pouvait un jour rapporter à l'état, mais bien le grand développement qui devait en résulter pour le commerce et l'industrie, l'avenir d'une jeune nationalité se plaçant à la tête du grand mouvement des intérêts matériels qui dominent notre époque, et donnant à l'Europe un gage de sûreté et de stabilité dans ses nouvelles institutions »⁽⁴²⁾.

Le catholique *Journal de Bruxelles* était plus critique à l'égard du projet. Il regrettait l'exiguïté des moyens d'exécution, craignait des conflits entre l'Etat et les départements, allant jusqu'à prévoir l'anarchie dans l'administration des chemins de fer et le mauvais vouloir des autorités locales. Enfin, il trouvait la part faite aux compagnies trop belle. L'Etat se chargeait de la partie la plus dangereuse, les entreprises pleines d'aléas, tous les travaux d'art et les terrassements, là où l'on se trouve « en présence de l'inconnu » tandis qu'il octroie aux compagnies tout ce qui peut se calculer aisément sans risque d'erreur et il terminait son éditorial par une condamnation sévère : « Il nous semble qu'on ne peut approuver ce projet qu'en méconnaissant à la fois les intérêts de la France et des Etats voisins et surtout ceux de notre pays », par l'exclusion des produits de l'industrie étrangère qu'il décèle⁽⁴³⁾. Le journal songe sans doute au protectionnisme isolant la sidérurgie française et qui a empêché, en 1837, John Cockerill d'entreprendre la ligne Paris-Bruxelles⁽⁴⁴⁾. Les industriels belges, les plus novateurs, comme les drapiers verviétois et les milieux portuaires espéraient d'ailleurs de la construction des chemins de fer

(40) *Le Globe*, 17 avril 1842, p. 1 c. 3-4 et 20 avril 1842, p. 1 c. 3-4.

(41) *L'Indépendant*, *ibid.*

(42) *Journal d'Anvers*, 22 avril 1842, p. 2 c. 1.

(43) *Journal de Bruxelles*, 13 février 1842, p. 1 c. 1-3.

(44) M. LÉVY-LEBOYER, *Les banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX^e siècle*, p. 625, Paris, 1964.

la fin du système de monopole, la suppression des prohibitions qui dressaient autour de la France des barrières infranchissables ⁽⁴⁵⁾.

*
**

Les intérêts du pays occupaient évidemment la première place dans l'appréciation du projet, aussi était-ce à la liaison entre la France et la Belgique que les journaux accordaient leur attention. Comme cette liaison venait en tête du projet Teste, qu'elle est maintenue à cette place après les travaux de la Commission Dufaure, sa justification ne fut guère développée. Pour les Belges, cette priorité allait de soi. Ainsi, si les travaux sur les diverses lignes devaient être successivement entrepris pour des raisons financières, « la priorité doit être acquise en faveur de la ligne de Paris sur Valenciennes et sur Lille » ⁽⁴⁶⁾. C'est d'ailleurs le seul point sur lequel, avant le débat public, le chargé d'affaires belge à Paris, Firmin Rogier, constate l'accord unanime : le chemin de fer de Paris à la frontière belge est « d'une indispensable utilité » ⁽⁴⁷⁾.

La similitude des régimes politiques est évoquée, elle est même étendue à la Grande-Bretagne, les trois capitales des monarchies constitutionnelles d'Europe occidentale seront rapprochées ⁽⁴⁸⁾. Mais la querelle du droit de visite réduit la portée de l'argument. Des considérations stratégiques sont aussi présentées, celles-ci menacent la priorité de la liaison avec la Belgique. Lorsque l'amendement concentrant les crédits sur une seule ligne est discuté, le choix entre une ligne de la Méditerranée à la mer du Nord ou une ligne de l'Est de Paris à Strasbourg risque d'être en faveur de cette dernière car elle « est sollicitée au nom de la stratégie comme étant plus indispensable pour la défense du pays », la frontière du Nord a conservé ses places fortes et elle a devant elle un pays qui la couvre de sa neutralité ⁽⁴⁹⁾. L'import-

(45) *Le Franchimontois*, journal de l'arrondissement de Verviers, 8 mai 1842, p. 1 c. 3, « L'établissement des grandes voies ferrées amènera nécessairement une révision des tarifs, et cette révision ne peut avoir lieu que dans un sens plus libéral ». *Journal du Commerce d'Anvers*, 11 février 1842, p. 1 c. 1, « Les chemins de fer et les douanes ne pourront se trouver longtemps en présence; la grande révolution qui s'opère dans les voies et les moyens de communication doit nécessairement en amener une aussi dans les lois qui régissent les rapports internationaux ».

(46) *L'Emancipation*, 5 mai 1842, p. 2 c. 3. Les chemins de fer en France. *Journal du Commerce d'Anvers*, 21 avril 1842, p. 1 c. 2, « Comme la ligne sur notre frontière est en tête du projet, et que c'est celle dont la France tirera le plus immédiatement avantage, nous devons espérer que le moment n'est plus éloigné où nous verrons les deux pays reliés par le chemin de fer, par cette voie de communication si merveilleuse et qui doit être si féconde en résultats heureux ».

(47) « Arch. Ministère Affaires étrangères de Belgique », Correspondance politique, Légations, France 11', F. Rogier à Briey, Paris, 7 avril 1842.

(48) *Journal d'Anvers*, 16-17 mai 1842, p. 2 c. 2.

(49) *L'Emancipation*, 29 avril 1842, p. 2 c. 1. L'argumentation est celle du député du Bas-Rhin Magnier de Maisonneuve, cf. L.M. JOUFFROY, *La ligne de Paris à la frontière allemande (1825-1852)*, t. I, p. 252, Paris, 1932.

tance de ces préoccupations stratégiques est telle que le journal namurois, *L'Ami de l'Ordre*, est convaincu que l'issue des débats parlementaires serait moins douteuse si le ministre de la Guerre, et non le ministre des Travaux publics, avait présenté un projet de loi de chemins de fer stratégiques « déclarant que ces chemins étaient indispensables à la défense du pays, et on les aurait votés sans compter, comme on a fait pour les fortifications de Paris. Il n'y a qu'une manière de s'y prendre »⁽⁵⁰⁾.

Les considérations de défense nationale retiennent aussi toute l'attention du correspondant parisien du *Commerce belge*. « Militairement, la puissance du pays sera décuplée. On comprend, au premier abord, quel avantage le gouvernement retirerait en cas de guerre de la facilité que lui donnera ce vaste réseau pour faire mouvoir, d'un point à un autre et dans un laps de temps très court, des milliers de soldats qui se porteront, en un clin d'œil, du centre à la frontière »⁽⁵¹⁾. *L'Emancipation* fait le même raisonnement en insistant aussi sur le renforcement de l'ordre public à l'intérieur des frontières. L'Etat y trouvera « une prodigieuse augmentation de la force armée sans surcroît de dépenses, par la facilité de transporter en quelques heures les masses militaires les plus importantes sur tout point menacé à l'intérieur ou aux frontières »⁽⁵²⁾.

Ici encore, l'exposé des motifs de J.B. Teste a inspiré le journaliste, comme pour l'évocation de la mission européenne de la France par le correspondant du *Commerce belge*. « Par ses grandes lignes qui correspondront avec tous les grands centres de l'Europe, la France deviendra en quelque sorte un marché européen »⁽⁵³⁾. Ce n'était là encore que reprendre le passage de J.B. Teste : « Paris, capitale des arts, immense foyer de civilisation, siège d'un commerce et d'une industrie qui prennent chaque jour des développements nouveaux, deviendra le rendez-vous de l'Europe entière ». L'idée est encore développée trois mois plus tard. A la différence de la Belgique qui a dû commencer par relier ses villes et ses provinces avant de les mettre en communication avec l'étranger, « la France, centre du mouvement européen, doit tendre avant tout à mettre Paris en communication continue avec tous les peuples de notre vieux continent, tous les peuples de notre vieux continent en communication directe avec Paris »⁽⁵⁴⁾.

Cependant, le renforcement de la cohésion nationale que les Belges attendaient tant de la construction de leur réseau était aussi le but du grand projet français. J.B. Teste attendait de la multiplication des échanges entre le nord et le midi, entre l'est et l'ouest du

(50) *L'Ami de l'Ordre*, 12 février 1842, p. 1 c. 2.

(51) *Le Commerce belge*, 11 février 1842, p. 2 c. 2-3.

(52) *L'Emancipation*, 15 février 1842, p. 2 c. 3.

(53) *Le Commerce belge*, 11 février 1842, p. 2 c. 2. Correspondance, Paris, 2 février 1842.

(54) *L'Emancipation*, 5 mai 1842, p. 2 c. 3.

royaume la constitution sur « des bases inébranlables de l'unité nationale qui doit faire la force et la grandeur de notre pays ». C'est aussi la conséquence capitale de la réalisation du grand réseau ferroviaire qu'attend le correspondant parisien du *Commerce belge*. « L'unité nationale, déjà si forte, cette unité de la nation française qui est le grand secret de notre supériorité administrative, deviendra plus compacte, et le faisceau français, si puissant déjà par la solidarité de toutes ses parties, en retirera une nouvelle force »⁽⁵⁵⁾.

*
**

La presse belge a accordé à la loi de 1842 une sérieuse attention. La lenteur des Français à construire un réseau, les luttes des intérêts privés, les rivalités politiques et les conflits de localités ont fâcheusement impressionné les journalistes. Les préoccupations partisans aidant, certains ont éclaté en sarcasmes contre le « gigantesque exposé de M. Teste et ses mesquines conclusions » et ont stigmatisé les « intrigues », les « tripotages » autour de la loi. « Jamais on ne vit pareil scandale », lit-on dans le *Messenger de Gand et des Pays-Bas*, moniteur de l'orangisme (598 abonnés)⁽⁵⁶⁾. Rares cependant sont les journaux qui ont mis en cause le régime politique de la France. Si certains se sont plaints du rôle destructeur de l'opposition parlementaire⁽⁵⁷⁾, si le démocrate Adolphe Bartels, devant la domination des intérêts privés, réclame une réforme de la loi électorale pour mettre fin à l'anarchie des assemblées dont le gouvernement émane⁽⁵⁸⁾, plus rares sont ceux qui ont souhaité un changement radical. C'est le cas du *Journal du Commerce d'Anvers* (378 abonnés), feuille longtemps orangiste, conservant des tendances autoritaires, qui, le 7 avril 1842, accuse le système parlementaire du retard de la France à se doter d'un réseau que le gouvernement autocratique de la Russie réalisera avant elle, les discours les plus éloquents ne « produiront jamais rien d'aussi immédiat, d'aussi magique qu'un je le veux d'un monarque puissant »⁽⁵⁹⁾. Le 24 avril 1842, le journal revient à la

(55) *Le Commerce belge*, 11 février 1842, p. 2 c. 3. Correspondance part., Paris, 8 février 1842.

(56) *Messenger de Gand et des Pays-Bas*, 12 février 1842, p. 3 c. 1 et 1^{er} mai 1842, p. 2 c. 3. Sur ce journal: A. VERMEERSCH et H. WOUTERS, *op. cit.*, p. 97-103.

(57) *Journal d'Anvers*, 22 avril 1842, p. 2 c. 1 et 29 avril 1842, p. 2 c. 2.

(58) *Le Patriote belge*, 25 avril 1842, p. 1 c. 1.

(59) *Journal du Commerce d'Anvers*, 7 avril 1842, p. 1 c. 2. « L'Empereur de Russie a dit: Que les chemins de fer se fassent et les chemins de fer moscovites se feront. Bientôt ils sillonneront l'empire et relieront entre elles la ville antique des Czars et la capitale de Pierre-le-Grand. N'est-ce pas le cas de reconnaître que le gouvernement d'un Autocrate a son bon côté, et que pour décider d'une vaste entreprise et de son exécution, il en vaut bien un autre. En effet, on y parle peu et l'on agit beaucoup, ce qui convient surtout en affaires. On voit quel est en France l'effet du système opposé. On y est

charge en réclamant une « direction souveraine toute puissante » dans l'Etat ⁽⁶⁰⁾.

Au même moment où les Chambres françaises discutaient le projet Teste, les relations entre les deux pays traversaient une phase critique. Les négociations pour la conclusion d'une union douanière piétinaient, le roi Léopold était venu à Paris en avril sans obtenir des propositions françaises acceptables ⁽⁶¹⁾. Des Belges regardaient vers l'Est car le Zollverein n'était pas sans attrait. La liaison Verviers-Cologne était proche, ne précéderait-elle pas la liaison avec Lille ou Valenciennes ? Elle serait sûrement achevée avant que la ligne Bruxelles-Paris ne soit construite. C'est surtout l'aspect concret de l'application de la loi qui intéressait les Belges ⁽⁶²⁾. Dans les négociations avec la France, ils ne se dissimulaient pas le poids que pourraient avoir leurs chemins de fer « complément des voies ferrées de l'Allemagne vers l'océan » ⁽⁶³⁾. Les journaux ne pouvaient guère satisfaire la curiosité de leurs lecteurs et leur désir de connaître les secrets des tractations diplomatiques et financières, car les journalistes ne disposaient guère de renseignements inédits. Le pouvoir ne désirait pas les informer. Le 21 février, Humann, le ministre des Finances, décrit à son fils Théodore, les efforts qu'il a dû déployer auprès de Louis-Philippe et au Conseil des Ministres, pour obtenir le trajet direct Paris-Strasbourg. « C'est au Roi, il est bon qu'on le sache, que les départements de l'Est doivent les inappréciables avantages qui viennent de leur être accordés. Quand je dis, il est bon qu'on le sache, je n'entends pas, tu le penses bien, fournir matière à des articles de journaux » ⁽⁶⁴⁾. Aussi bien la formation économique des journalistes était médiocre, ainsi la question cruciale de la construction et de l'exploitation de la ligne Paris-Bruxelles, qui donna lieu à tant de controverses,

toujours sur la question des chemins de fer à l'état de projet et de discussion. Que de paroles et de temps perdus depuis bientôt près de dix ans. Avec un Autocrate pour chef ou un gouvernement se résumant dans un individu à la taille d'un Napoléon, la France aurait bien vite été dotée de ces admirables voies de communication ... ».

(60) *Journal du Commerce d'Anvers*, 24 avril 1842, p. 1 c. 2. « ... Combien il serait à souhaiter ici qu'une direction souveraine toute puissante pût prendre la place de tant de volontés, que des ambitions personnelles rendent si divergentes ou si pusillanimes, et que seule elle fût appelée à trancher le nœud gordien ».

(61) H.-Th. DESCHAMPS, *op. cit.*, p. 155-156.

(62) *L'Emancipation*, 5 mai 1842, p. 2 c. 3. « Nous saurons bientôt si c'est avec la France ou avec la Prusse que nous aurons à célébrer la première inauguration extra-nationale ».

(63) Notamment *Le Précurseur* (d'Anvers), reproduit dans *L'Eclairneur, journal de la province de Namur*, 1^{er} mars 1842, p. 1 c. 1-2. « Anvers et Cologne », et la *Gazette de Mons*, 14 et 15 février 1842, p. 1 c. 2-3 et p. 2 c. 1 et 16 février 1842, p. 1 c. 2-3 et p. 2 c. 1.

(64) Félix PONTEIL, *op. cit.*, p. 146.

fut à peine évoquée dans ses aspects financiers ⁽⁶⁵⁾. Nous manquons aussi de comparaisons approfondies entre le projet de loi initial de J.B. Teste et la loi promulguée, le projet ayant subi de notables changements; la construction d'une ligne Orléans-Vierzon et une liaison entre la ligne Paris-Méditerranée et celle de Strasbourg à Bâle avaient notamment été introduites.

Malgré ses faiblesses, la presse belge de 1842 fournit sur un débat fondamental de l'histoire économique de la France des commentaires révélateurs de l'intérêt que l'opinion censitaire en Belgique portait aux préoccupations du royaume voisin et ami.

(65) François CARON, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, p. 45-51, Paris-La Haye, 1973. *L'Observateur* publie deux entrefilets, l'un sur des rumeurs en bourse, le 9 mai 1842, p. 1 c. 2, l'autre une interpellation de Mauguin, le 11 mai, p. 1 c. 2, concernant l'exécution du chemin de fer de Paris à Bruxelles par une compagnie « à la tête de laquelle se trouve un capitaliste qui exerce une influence peut-être beaucoup trop considérable sur toutes les affaires (M. de Rothschild) » (Mauguin) et se borne à reproduire la réponse laconique du ministre des Travaux publics « La Chambre comprendra que la plus grande réserve nous est imposée sur ces offres: Tout ce que je puis affirmer, c'est que les intérêts de chacun seront sauvegardés par l'administration (Adhésion) ».



