



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

209753
19

117262

CHAMBRE DE COMMERCE DE BOULOGNE-SUR-MER.

INTÉRÊTS GÉNÉRAUX.

TRANSIT.

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA FRANCE.

NOTE

SUR LA DIRECTION QU'IL CONVIENT DE DONNER A CES CHEMINS

Pour les mettre en rapport utile avec les autres grandes Lignes commerciales françaises
et pour conserver à la France les bénéfices du transit.

CRITIQUE DU SYSTÈME PROPOSÉ PAR LA VILLE DE CALAIS

Qui, incliné en entier sur la Belgique, donne tout le transit à ce royaume et à l'Allemagne
au détriment des Lignes françaises.

AVEC CARTE

indiquant les tracés de chemins de fer français, allemands et belges, et le chemin de Douvres à Londres



PARIS,

IMPRIMERIE ADMINISTRATIVE DE PAUL DUPONT ET C^{ie},

RUE DE GRENELLE SAINT-HONORÉ, N^o 55, HÔTEL DES FERMES.

Février 1842.



NOTE PRÉLIMINAIRE.



Deux systèmes sont en présence pour l'établissement des chemins de fer du nord de la France.

L'un, proposé par les villes de Boulogne-sur-mer et de Dunkerque, et défendu, *d'un côté*, par celles de Gravelines, Bergues, Cassel, Bailleul, Armentières, et par les deux bourgs de Wormhout et de Steenworde, dont la population égale celle de bien des villes : de *l'autre*, par les villes d'Etaples, Montreuil, Saint-Valery, Abbeville, Amiens.

L'autre, proposé par la ville de Calais, et défendu par les villes de Saint-Omer, Aire, Béthune et Arras.

La carte jointe à cette brochure les représente tous deux dans leurs rapports avec les autres grandes lignes françaises, et avec les lignes belges et allemandes.

— Le premier consiste en *une seule ligne circulaire ou de ceinture*. Cette ligne n'a pas une solution de continuité; par conséquent, pas un seul embranchement proprement dit. Partant d'Amiens, TÊTE des deux chemins sur l'Angleterre et sur la Belgique, *suivant l'intention du projet de loi du 15 février 1838*, elle revient à Amiens en traversant toutes les villes importantes du nord, *Saint-Omer seul excepté*, c'est-à-dire Abbeville, Boulogne, Calais, Dunkerque, Lille et Arras, et toutes les villes et localités intermédiaires; en conservant, entre elles, exactement

les distances qui existent aujourd'hui. Rien ne serait plus facile que d'y rattacher aussi Saint-Omer, soit vers Calais, soit vers Lille.

— Le second consiste en une ligne principale, tirée obliquement du N. O. au S. E. de Calais à Arras, par Saint-Omer, Aire et Béthune, et en :

Un premier embranchement pour relier Aire à Lille;

Un second pour relier Dunkerque à Watten ;

Un troisième pour relier Gravelines à l'embranchement de Dunkerque ;

Un quatrième, inexécutable, qui seul aurait 60,600 mètres, pour relier Boulogne à Arques.

Il néglige complètement, et à jamais, Abbeville et tout le littoral!

Le centre de ce système est Watten, petite localité de 1106 habitans.

— La pensée du premier est le respect des positions acquises et des habitudes séculaires du commerce. Il dessert toutes les parties du nord auxquelles manque le débouché des voies navigables ; il ouvre donc à l'industrie et au commerce des ressources nouvelles et bien fécondes. Par l'union de tous les ports entre eux, et à Paris comme à Lille, il sert au plus haut degré l'intérêt maritime. Il *place Calais même à 11 ou 12,000 mètres plus près de Paris* que le second, sans l'éloigner sensiblement de Lille.

— La pensée du second est une pensée évidente de déplacement et de ruine au profit de Calais seul. Il est né du désir qui domine Calais de faire en sorte que le chemin ne passe point

par Boulogne. Il annule Boulogne et Dunkerque, aussi bien qu'Abbeville; car les embranchemens promis à ces villes ne s'exécuteront pas, et il stérilise de plus en plus les contrées dont celles-ci défendent les intérêts.

Dans son parcours, il suit exactement toutes les voies navigables auxquelles il se substitue. Il n'ajoute donc rien à la prospérité du pays qu'il traverse, de Calais à Arras, car l'industrie agricole et manufacturière de cette contrée est déjà développée au plus haut point par les canaux qui lui sont si bien appropriés.

Cela est tellement *vrai* que depuis 1835, date des premières études et des premières enquêtes sur les chemins de fer du nord, jusqu'en 1842, ni Saint-Omer, ni Aire, ni Béthune, ne s'étaient aperçus que le chemin de fer pût leur être bon à quelque chose, et qu'il a fallu mille démarches, mille excitations de la part des délégués de Calais, pour les arracher à leur *mutisme* obstiné. — Ce silence de six années entières au milieu de si vifs débats donne parfaitement la mesure de l'intérêt qu'ont ces villes à ce qu'elles demandent aujourd'hui, presque autant pour se débarrasser des importunités dont elles sont assaillies que par la conscience, bien tardive en tous cas, de ce qu'elles peuvent gagner en réalité à l'établissement d'un chemin de fer.

— Le premier système, en maintenant les distances actuelles entre tous les points auxquels il touche, en d'autres termes, en profitant de l'expérience du passé et de toutes les améliorations obtenues dans l'établissement des moyens de communication, transporte les voyageurs et les marchandises aux moindres frais possible. — Le second, en agrandissant toutes les distances, par le déplacement arbitraire de la route de Paris à Londres, et de celle de Lille à Dunkerque, impose au commerce des surcroits de parcours dont le chiffre total n'est pas de moins de

700,000 mètres pour les six voyages les plus ordinaires à exécuter sur les lignes du nord. Pour le seul voyage de Paris à Londres, l'excédant annuel de frais, calculé sur la moyenne la plus basse des voyageurs et des transports, ne sera pas de moins de 2 millions, représentant un capital de 40 millions de francs. — Ainsi, pour le public, perte considérable de temps et d'argent!

— Pour l'exploitation, le premier, par son *unité*, donnera des économies journalières très-importantes; puisque deux seuls convois partant de Calais, l'un à l'ouest, l'autre à l'est, prendront sur leur route les voyageurs et les transports des stations intermédiaires, en n'imposant aux premiers aucune perte de temps, loin de chez eux et de leurs affaires; aux seconds, aucun déplacement inutile et coûteux. — Le second, avec ses embranchemens multiples, exigera des convois multiples aussi; c'est-à-dire une multiplication ruineuse de machines, d'ateliers, de personnel; tout en accroissant les chances d'accidens au point de rencontre des convois, s'ils continuent tous leurs parcours jusqu'aux extrémités principales. — en imposant des pertes de temps considérables, des changemens fatigans de voitures, aux voyageurs des convois secondaires, s'ils sont obligés d'attendre les convois principaux, et en grevant les marchandises de frais considérables de transports partiels et de changemens de wagons.

Pour peu que l'on ait couru sur les chemins belges, on sait, en effet, au prix de quelles pertes de temps, de quels embarras, de quels risques d'accidens, de quelles chances d'erreurs et de pertes de bagages, de quels faux frais de bureau, de quelles exigences, et de quelles importunités de la part des industriels de tous genres qui pullulent aux stations, et, enfin, de quels frais

de transport en *omnibus*, s'achète cet avantage des voyageurs des lignes secondaires, d'attendre, *hors de chez eux*, qu'il plaise au convoi principal d'arriver.

— Il est, du reste, *inexplicable* qu'une lutte sur le tracé du chemin de fer de l'Angleterre se soit engagée entre Calais et Boulogne. On ne comprend pas que Calais, voulant obtenir ce chemin, se soit ingénié à chercher une autre route que celle de Boulogne qui est la seule route connue, depuis des siècles, pour aller de Paris à Londres.

En effet, ou le port de Boulogne suffit *seul* mieux que celui de Calais *seul*, comme le premier le prétend *et le prouve*, à assurer des communications promptes et régulières entre ces deux capitales; alors la question est tranchée à l'instant en faveur du tracé de Boulogne, et les prétentions de Calais n'ont aucune valeur;

Ou l'union des deux ports à la ligne de fer est indispensable, et donne seule au commerce les garanties qu'il veut surtout obtenir. — Alors le tracé de Boulogne n'est pas seulement le meilleur, il est *d'une absolue nécessité* de l'adopter;

Ou, enfin, le port de Calais est le seul qu'il importe d'atteindre; alors, encore, le tracé de Boulogne est le seul qu'il soit raisonnable de choisir. Il est de *beaucoup* le plus court, le plus productif, le plus utile aux intérêts généraux, à la marine, au transit. — Il a ce suprême avantage de ne faire, sur aucun point, concurrence aux canaux. Il est tout aussi économique de premier établissement, il le sera bien plus d'exploitation : il ne déplace aucune existence, il dessert des villes plus importantes ! Pourquoi donc Calais n'en veut-il pas ?

Pourquoi ? Parce qu'il connaît mieux que personne tous les avantages qu'il présente, parce qu'il craint la concurrence qu'il

fait à son commerce. Eh bien ! N'est-ce pas un motif de plus pour que le Gouvernement et les Chambres conservent à la France le port de Boulogne, dont le mérite est ainsi reconnu par ses rivaux ? Et, par la raison même qui porte Calais à vouloir déplacer les voies de communication existantes, ne doit-on pas, au contraire, les maintenir lorsqu'elles produisent de si grands résultats ?

Ajoutons, en terminant, que l'intérêt de notre marine vient donner une bien plus grande force au système qui, longeant le littoral, relie tous les ports entre eux. Quels débouchés immenses ne trouveront pas, en effet, les produits de nos pêches, lorsqu'ils pourront être transportés avec une économie de plus des deux tiers du temps employé en ce moment, et avec une dépense de moins de moitié de celle actuelle ! La puissance de production de la mer n'ayant pas de limites connues, ne doit-on pas s'attendre à voir augmenter dans une progression considérable le nombre de nos barques de pêches, et, avec elles, le personnel de notre marine, qui trouvera, dans cette pépinière de pêcheurs, ses meilleurs matelots ? Cette seule considération devrait suffire pour donner la préférence à la ligne de Boulogne.

Mais ce résultat n'est pas le seul dont la marine aurait à profiter. N'est-il pas évident, en effet, que le port de Boulogne pouvant, par la profondeur de son chenal, donner accès à des bâtimens à vapeur d'un plus grand tirant d'eau, permettra d'y recevoir des navires d'une plus grande force motrice ? Si, en temps de paix, il peut en résulter une communication plus rapide, de quelle ressource immense ne seront pas, en temps de guerre, des navires plus grands et plus forts ?

Lorsqu'à de pareils avantages ultérieurs notre système ajoute celui d'une économie de 45 à 50 kilomètres de parcours entre

Paris et Londres par Amiens, Abbeville et Boulogne, sur la direction la plus courte que Calais ait pu trouver à lui opposer, serait-il permis d'hésiter à le préférer? et cette économie ne se bornera pas à procurer le bénéfice d'une heure et demie de temps, de 4 francs par voyageur, et de 9 francs par chaque tonneau de marchandises; mais elle aura encore pour résultat d'augmenter considérablement l'usage du chemin de fer. On conçoit, en effet, que plus le tarif en sera bas, plus le nombre de voyageurs et la quantité de marchandises seront considérables; l'expérience l'a prouvé en ce qui concerne les droits de péages établis sur les ponts, à tel point que souvent la recette totale a été plus forte avec un tarif bas qu'avec un tarif élevé. L'économie de 45 à 50 kilomètres dans le voyage de Paris à la mer, étant égale à un sixième de la dépense, produira nécessairement le même effet qu'un abaissement de tarif. Si on y ajoute celle d'une heure et demie de temps, et qu'on réfléchisse à ce que sera la valeur du temps lorsqu'on fera 30 à 40 kilomètres à l'heure, on concevra de suite dans quelle proportion le nombre des voyageurs s'en augmentera.

Lorsque nous avons dit, pages 43 et 44 de notre seconde lettre à M. le ministre des travaux publics, que les 45 kilomètres d'augmentation de parcours de la ligne de Paris à la mer par Arras et Calais, ferait peser sur le commerce une charge annuelle dont la ligne de Paris à Boulogne lui procurerait l'économie de 1,505,000 fr. nous avons établi nos calculs dans la supposition d'un même nombre de voyageurs par les deux routes; mais si nous réfléchissons que cette économie même dans la dépense devra augmenter le nombre de voyageurs et de tonneaux trans-

A reporter 1,505,000 fr.

Report. 1,505,000 fr.

portés dans la même proportion que celle de l'économie du parcours qui sera de 1/6

Si enfin nous admettons que l'heure et demie que l'on gagnera en réduisant de neuf heures à sept heures et demie par Boulogne le temps nécessaire pour aller de Paris à la mer, produira le même résultat, soit. 1/6

nous aurons 2/6

ou un tiers à ajouter aux économies annuelles pour le commerce, soit.

501,666

ce qui portera à 2,006,666 fr.

représentant un capital de plus de 40 millions, l'économie annuelle du système de Boulogne sur celui de Calais.

Ainsi, par Calais et Arras, nombre de voyageurs moindre, supportant une charge annuelle de 1,505,000 fr. de plus que par Boulogne et Amiens.

Par Boulogne et Amiens, par suite de l'économie de dépenses et de temps, nombre de voyageurs plus considérable et économie pour eux de plus de deux millions chaque année (1).

(1) *Extrait de la deuxième lettre de la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, à M. le ministre des travaux publics, pages 43 et 44.*

Voyons maintenant quelles seront, dans le système de Calais, les charges inutiles imposées au commerce et aux voyageurs.

Le prix du transport d'un voyageur par kilomètre étant, suivant les derniers tarifs approuvés par le gouvernement, de 7 centimes, terme moyen, plus le dixième, l'excédant de frais à la charge de chaque voyageur sera, pour les 45 kil., de 3 fr. 46, soit pour 250,000 voyageurs. 865,000 francs.

Sur les 160,000 charges de marée il sera de. 553,600

Le prix du transport d'un tonneau de marchandises étant, terme moyen, de 20 centimes par kilomètre, le surcroît de frais sera de 9 fr. par tonneau; soit pour 9,600 tonneaux. 86,400

Charge annuelle pour le commerce. 1,505,000 francs.

Ce qui représente un capital de 30,100,000 francs.

Nous terminerons par quelques mots sur les considérations militaires : quand on se préoccupe de la défense du pays, il ne faut pas le faire seulement en vue d'une guerre continentale, mais aussi en vue d'une guerre maritime. Dans le premier cas, ainsi que l'a déclaré M. le président du conseil des ministres, c'est vers Paris que se porteraient les armées ennemies, et ce ne serait pas par les frontières de la Belgique, d'Arras à Dunkerque, que la querelle se viderait ; mais, en cas de guerre maritime, quelle serait la partie du littoral la plus essentielle à défendre, si ce n'est celle que l'empereur avait fait garnir de batteries et où il avait placés ses camps, depuis Étapes jusqu'au cap Grinez ; et quand on songe à la facilité qu'un chemin de fer, situé constamment à plusieurs lieues des côtes et protégé par des falaises escarpées ou des dunes d'un difficile accès, offrirait pour porter à l'instant même des troupes sur le point menacé d'un débarquement, peut-on hésiter à en reconnaître la nécessité ? Et pourquoi donc l'empereur avait-il choisi exclusivement le port de Boulogne pour le centre de ses opérations ? C'est parce que, indépendamment des ressources qu'il offrait pour la défense des côtes, il mettait à l'abri de toute atteinte, par sa position au fond d'une anse, par ses hautes falaises et par les forts avancés en mer qui le protègent, les établissemens militaires qu'on y avait réunis. Enfin parce que, bien placé pour la défense, il l'était encore mieux pour l'attaque, par la facilité qu'il offrait de faire sortir en une seule marée une flotte qui, favorisée par le vent et le courant, pouvait en peu d'heures toucher aux côtes d'Angleterre.

—Voilà tout ce qu'il était essentiel de rappeler ici sur ces deux systèmes pris en eux-mêmes, et dans *l'intérieur de leurs limites*. Pour le développement de ces comparaisons, il suffit de renvoyer à nos deux lettres à M. Teste, récemment publiées : ce côté de la

question y a été épuisé.—Mais le côté *extérieur* n'y a été qu'entrevu. L'on ne s'y est occupé des rapports des chemins de fer du nord avec les grandes lignes commerciales de l'intérieur de la France, que pour rappeler en quelques mots l'énergique condamnation du système de Calais, prononcée à ce sujet par M. Vallée, quand il a écrit qu'il *sacrifiait entièrement les intérêts français*. — On a négligé de développer cette proposition, comme M. Vallée l'avait négligé lui-même, parce qu'il nous a semblé que cette proposition se prouvait assez par la seule inspection des cartes.

Quoi qu'il en soit, il nous a paru qu'il ne serait pas inutile d'y insister un peu.

Le développement de cette idée est donc le but de cet écrit, qui ne s'adresse qu'*aux intérêts généraux* et sort, à *notre grande satisfaction*, des discussions irritantes de localité. Celles-ci ne seraient d'ailleurs certainement pas nées, si, comprenant mieux la pensée de notre époque, qui est fatiguée de ruines et d'essais, nos adversaires, au lieu de déplacer à leur profit exclusif la route de Paris, de prétendre à l'annulation de deux ports excellens, comme si la France en avait trop, avaient eu quelque modération dans leurs désirs et quelque justice pour autrui.

Les Membres de la Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer.

Al. ADAM, maire; PAMART père, président; Achille ADAM, BARET-TERNAUX, CHAUVEAU-SIRE, LOUIS FONTAINE fils, HUGUET, LEROY-THIÉBAUT, TRUDIN-ROUSSEL, DEMARLE, secrétaire.

Boulogne-sur-Mer, février 1842.

INTÉRÊTS GÉNÉRAUX.

TRANSIT.

DES CHEMINS DE FER DU NORD

DANS LEURS RAPPORTS AVEC LE TRANSIT.

CRITIQUE DU SYSTÈME DE CALAIS

Qui, incliné en entier sur la Belgique, donne à ce royaume et à l'Allemagne tout le transit au détriment de la France.

I.

Notions générales sur le commerce de transit et sur ses progrès en France.

Le *transit* est la faculté qu'un État accorde à ses voisins d'*emprunter* son territoire pour expédier leurs marchandises chez l'étranger, ou pour recevoir de l'étranger celles que celui-ci leur envoie.

La loi du 29 avril 1831, en créant le transit du prohibé, et en généralisant le transit des marchandises nonprohibées qui, jusque là, n'était qu'une exception, a valu à ce commerce spécial une rapide extension.

Celle du 9 février 1832, en créant les entrepôts intérieurs, en donnant ainsi aux marchandises voyageant en transit des lieux d'asile et de stationnement, comme en simplifiant les formalités, et en abaissant considérablement le droit, a doté ce même commerce des moyens d'action les mieux entendus.

Il s'opère, pour les marchandises non prohibées, par tous ceux de nos ports qui jouissent de l'entrepôt réel; — pour les prohibées

par huit de ces ports; — pour l'une et l'autre catégorie, soit par tous les bureaux de frontière qui sont à proximité des entrepôts ou des grands centres commerciaux étrangers, soit par un assez grand nombre d'entre eux, pour que le commerce ait toutes les facilités désirables.

A cet égard, l'administration des douanes s'est montrée d'autant plus libérale qu'elle sait être plus vigilante; et il n'est pas douteux qu'après l'établissement des grandes lignes de chemins de fer propres au transit, elle ne réduise à la plus simple expression les formalités exigées dans l'intérêt de notre industrie nationale.

— Sous l'influence de ces dispositions, le transit a pris un développement considérable. Dans la période quinquennale de 1832 à 1836, cet accroissement a été de 124 pour 100 en valeurs, et de 141 pour 100 en poids des marchandises qui ont transité.

L'année 1836 a été le point culminant de cet accroissement; il a diminué un peu depuis, et, suivant toute apparence, c'est la Belgique qui, grâce à ses chemins de fer, en a profité.

Voici, au surplus, le mouvement du transit en France, exprimé en *poids* et en *valeurs*, de 1832 à 1840, tel que le présentent les tableaux du commerce publiés par l'administration des douanes.

1831 Sans relevé séparé.

1832	poids,	14,142,582	kilog.	Valeur	90,544,672	fr.
1833	—	17,354,166	»	»	103,871,055.	
1834	—	23,244,178	»	»	123,770,328.	
1835	—	24,876,430	»	»	157,467,407.	
1836	—	34,025,467	»	»	204,378,796.	
1837	—	30,229,419	»	»	147,569,545.	
1838	—	31,073,386	»	»	182,881,193.	
1839	—	30,059,223	»	»	192,546,176.	
1840	—	35,638,526	»	»	196,283,664.	

— Si la *valeur* est prise pour base de comparaison, les marchandises placées au premier rang sont :

Les soies et les tissus de soie ;
 Les cotons et les tissus de coton ;
 Les tissus de lin et de chanvre.

Si c'est le *poids*, l'ordre d'importance s'établit comme il suit :

Les cotons ;
 Les cafés ;
 Les fers et aciers ;
 Les sucres.

— Ce commerce est déjà assez considérable sans doute ; mais il n'est pas en rapport avec l'étendue de nos frontières et avec la position que nous occupons sur la carte de l'Europe. — La France compte, en effet, 225 lieues d'étendue du sud au nord, et 206 lieues de l'est à l'ouest. — La plus grande étendue de la Belgique est, au contraire, de 50 lieues du N.-E. au S.-E., et de 35 lieues du N. au S. — D'après ces chiffres, et eu égard surtout à ce que nous touchons aux frontières d'un bien plus grand nombre d'états, notre commerce de transit devrait être dix fois au moins supérieur à celui de la Belgique. Il n'atteint pas cette proportion.

Le transit belge s'est élevé, en effet, de huit millions qu'il était en 1831, à 26 millions environ en 1837 ; et si les états de douane de ce royaume étaient publiés pour les années 1838, 1839, 1840, ils donneraient la preuve d'une continuation plus rapide encore du mouvement ascensionnel, tandis que le nôtre s'est arrêté.

— Les pays qui expédient des marchandises en transit par la France se placent dans l'ordre et les proportions qui suivent :

La Sardaigne.....	22	5 p. %
La Suisse.....	22	0
L'Angleterre.	13	0
<i>A reporter.</i>	<u>57</u>	<u>5</u>

(16)

<i>Report</i>	57	5
La Belgique	10	6
L'Allemagne	9	6
Les Etats-Unis	6	9
La Prusse	6	8
Les autres pays, ensemble.	8	6
	<hr/>	
	100	0

Les pays auxquels ces marchandises sont destinées se classent ainsi :

Les Etats-Unis	25	pour %.
La Suisse	24	8
L'Angleterre	20	5
L'Espagne	8	0
La Sardaigne	5	8
Le Brésil	3	3
La Belgique	3	0
Les autres pays ensemble.	9	7
	<hr/>	
	100	0

Ces différences expliquent que les points les plus importants *d'entrée* soient le plus souvent des points fort secondaires de *sortie*.

Les points *d'entrée* les plus importants sont :

Strasbourg,
Marseille,
Le Havre,
Bayonne,
Lauterbourg,
Saint-Louis.

Les principaux points de *sortie* sont :

Huningue,

Saint-Louis,
Bellegarde,
Les Verrières de Joux,
Le Havre,
Calais,
Chapareillan,
Marseille.

La différence entre les trois premiers points d'entrée et les trois premiers points de sortie n'est pas moins de 1 à 20. Ainsi Strasbourg, Marseille, le Havre, figurant pour 20 millions à l'entrée, ne sont portés que pour 1 million à la sortie ; — c'est presque le contraire pour Huningue, Saint-Louis et Bellegarde.

Marseille, le premier port de commerce de France, figure dans la liste après Calais ; c'est assez dire que cette *spécialité* du transit n'est nullement propre à donner l'idée de l'importance ou d'un port ou d'un point de frontière, et que pour apprécier exactement cette importance il faut ajouter à cette spécialité toutes les autres spécialités qui composent l'ensemble du commerce.

— Quoi qu'il en soit, ce commerce étant le plus sûr de tous, puisqu'il n'expose à aucun risque, et qu'il assure au pays qui le possède tous les bénéfices du transport, indépendamment des commissions aux points de départ et d'arrivée, il est d'une bonne politique de le favoriser par tous les moyens possibles. Cela est d'autant plus vrai que lorsque des routes faciles et promptes sont ouvertes aux marchandises, les hommes et les dépêches suivent toujours ces mêmes routes, et que le pays qui les possède exerce ainsi sur ses voisins une influence qui, pour être indirecte, n'est pas moins sûre, car c'est celle de l'intérêt.

L'Allemagne et la Belgique, créant à l'envi des chemins de fer, et les établissant dans les conditions les plus favorables auxquelles aient pu se prêter leurs territoires, il est évident que si nous n'en établissons pas au plus tôt chez nous, et ne les établissons pas dans

des conditions semblables, nous perdrons à l'instant ce commerce. Or, ce genre de commerce ressemble beaucoup à l'occasion ; si on le laisse échapper, il est rare qu'il se laisse reprendre.

II.

La position de la France doit lui assurer presque tout le transit européen.—Soudes hostilités qui en réduisent les avantages.

— Nous serions, en cela, d'autant plus coupables envers nous-mêmes que la nature a plus fait pour nous.

Un coup d'œil jeté sur la carte de l'Europe, où l'on voit la France intercepter au nord-ouest le passage de l'Angleterre vers la Méditerranée, et soutenir au nord et à l'est, sur ses vastes épaules, la Belgique et la Hollande, toute l'Allemagne septentrionale et une partie de la Suisse, fait saisir à l'instant que dans les desseins de la Providence notre beau pays est destiné à servir de moyen de communication entre le nord et l'est et le midi de ce continent. Si l'on n'oublie pas surtout que l'accès de la mer Méditerranée est ouvert et facile en France par notre riche vallée du Rhône, tandis que des montagnes colossales défendent les abords de l'Adriatique et du golfe de Gênes, et semblent vouloir mettre ces mers hors de l'atteinte des hommes, on est frappé de la supériorité de la position de Marseille sur celle de tout autre port rival : — et figurant presque involontairement sur la carte les deux branches d'un Y gigantesque de Boulogne à Lyon, comme de Strasbourg à cette métropole du midi, pour le continuer jusqu'à Marseille, l'on trace au commerce de l'Europe septentrionale et orientale la seule voie que la nature et la raison lui indiquent vers la basse Italie et vers les riches contrées que l'on est convenu de désigner sous le nom du Levant.

Une autre ligne, tracée du N. O. au S. E. indique la route de Londres à Bâle par la France, de Bâle à Vienne et à Milan, et de là à Gênes, à Venise, et même à Trieste.

Mais les intérêts et les passions sont toujours en lutte contre la raison. S'il est dans la destinée de la France d'être forte et glorieuse,

elle porte aussi la peine de sa gloire comme de ce sentiment de supériorité qui la domine, et que malheureusement elle a chaque jour un peu moins le droit de nourrir en son cœur. L'Europe jalouse ne lui concède que ce qu'elle ne peut pas lui enlever. On lui fait donc de toutes parts une concurrence d'autant plus habile que nous ne naissons, pour ainsi dire, que d'hier à la vie du commerce, et que, dominés pendant des siècles par la noblesse, et trop souvent par la turbulence de nos instincts, nous avons dépensé ailleurs toute l'activité de notre esprit.

Aussi voyons-nous au moyen-âge le nord et le midi, Hambourg et Venise, Anvers et Gênes, se donner la main, mais à travers l'Allemagne et non pas à travers la France; suivre la vallée du Rhin dans leurs rapports, et vaincre tous les obstacles pour opérer ce rapprochement. — Plus tard, la navigation, devenue une science exacte et une pratique familière au moins habile, se substitue aux voies de terre : le Nord communique avec la Méditerranée par le détroit de Gibraltar ; et Riquet, pour faire profiter la France de cette tendance nouvelle, veut joindre le golfe de Gascogne au golfe de Lyon par son canal des deux mers qui ne devait jamais s'achever, parce que nous avons trop d'idées pour avoir la persévérance.

Révolution que les chemins de fer vont opérer.

Or, ce qui se faisait au moyen-âge, dans l'enfance de la navigation, les chemins de fer vont le renouveler aujourd'hui, en se substituant à leur tour, en grande partie du moins, à la navigation qui ne saurait lutter avec eux de vitesse et de sécurité. C'est par les voies terrestres que le commerce va multiplier ses échanges ; il reprend l'ancienne route de l'Inde et abandonne le détroit de Gibraltar comme le Cap de Bonne-Espérance : nous allons suivre de nouveau les chemins tracés par l'antiquité.

— Une révolution de ce genre est toujours fort lente à s'accomplir ; mais quand elle est consommée, elle dure. Il y a un demi-siècle que la révolution que nous annonçons se prépare. L'expédition

d'Égypte en a été le premier acte, le plus éclatant et le plus décisif; — l'affranchissement de la Grèce, le second; — notre conquête d'Alger, le troisième; — notre établissement, en 1835, des paquebot-malles de Marseille à Constantinople et à Alexandrie, le dernier. — Cette révolution n'est pas achevée encore, mais elle s'accomplit visiblement : et tout annonce que nous sommes à une époque de transition décisive.

Si nous savons en profiter, notre fortune est faite; si nous laissons fuir cette occasion nouvelle, nous resterons, et pour long-temps, dans notre infériorité relative. Nous protesterons en vain contre cette erreur de l'Europe; nous montrerons en vain sur la carte la grande artère que les Romains avaient ouverte de Marseille à Boulogne, et de Lyon à Strasbourg, pour tous leurs rapports avec les Îles Britanniques et avec la Germanie, les faits accomplis seront des faits accomplis, et pendant de nouveaux siècles peut-être rien ne prévaudra contre eux.

III.

Grandes routes commerciales de l'Europe.

— Précisons, maintenant que nos prémisses sont ainsi posées.

— L'Angleterre, en qui nous personnifions le commerce du Nord, a cinq routes pour se rendre dans ses possessions des Indes.

1° La voie maritime du cap de Bonne-Espérance : elle a fait son temps.

2° La ligne semi-fluviale de Rotterdam à Gènes, par le Rhin jusqu'à Bâle, et de Bâle à Milan : elle est et sera toujours traversée par plusieurs barrières de douanes ou de péage, et soumise à tous les caprices de la politique hollandaise sur la navigation du Bas-Rhin.

3° La ligne de chemin de fer déjà créée d'Anvers à Cologne, se poursuivant le long du Rhin avec une activité prodigieuse. Nous avons beaucoup à la craindre.

4° La ligne semi-maritime et terrestre de Londres à Hambourg et de Hambourg à Trieste, par Berlin, Dresde, Prague et Vienne. — L'Allemagne entière travaille avec ardeur à la faciliter par ses chemins de fer et par son union douanière, à laquelle est promise l'accession de l'Autriche et de la Suisse.

Et 5° la ligne de Boulogne à Marseille par Paris et Lyon. — C'est la plus courte, la plus facile, la plus sûre. La malle de l'Inde la suit aujourd'hui. Continuera-t-elle à la suivre, et tous les voyageurs, toutes les marchandises de prix la suivront-ils aussi? — Marseille l'emportera-t-il sur Trieste, sur Venise et sur Gênes? C'est là pour la France toute la question.

C'est là aussi le grand intérêt, l'intérêt principal de la création de nos chemins de fer, au point de vue de nos rapports avec l'étranger.

— L'Angleterre a des relations très-suivies également avec l'Allemagne septentrionale, avec Cologne, Hanovre, Berlin, Leipsick, Francfort même. La voie naturelle est la Belgique et Aix-la-Chapelle. Il serait déraisonnable de songer à la déplacer. — Mais elle a des rapports non moins étendus avec toute l'Allemagne méridionale, avec la Suisse, Bâle, Munich et Vienne. C'est aussi la route des îles Ioniennes, où elle est maîtresse absolue sous le nom déguisé de Protectorat. Pour s'y rendre, suivra-t-elle également la route d'Aix-la-Chapelle ou quelque autre ligne belge, ou prendra-t-elle la route directe de Boulogne et du Havre à Strasbourg par Paris et Nancy? Voilà une seconde question presque aussi importante pour nous que la première.

L'Allemagne entière s'entend aujourd'hui d'un bout à l'autre de son territoire, et travaille avec ensemble, comme si elle n'avait qu'une seule tête, à donner à la première question une solution nuisible à la France.

Calais, sacrifiant tout à la Belgique, ne se donne pas moins de peine pour faire résoudre dans le même sens la seconde : et cela uniquement pour ce futile, pour cet inqualifiable intérêt qu'elle croit avoir à ce que le chemin de fer ne passe point par Boulogne.

IV.

Efforts des états allemands et belges pour assurer la suprématie de celles qui les traversent.

Ainsi le gouvernement autrichien, convaincu que les compagnies particulières à qui il avait concédé les lignes principales de chemins de fer, dites Lignes d'État, ne pouvaient pas les exécuter, vient de décider qu'il les ferait lui-même et de se mettre à l'œuvre avec énergie. Un chemin de fer sera conduit de Trieste à Vienne, à travers les Alpes Styriennes et Carniques, et en dépit des obstacles qu'elles présentent : — de Vienne à Prague, il est fait en partie : — de Prague à Berlin, par Dresde et Leipsick, et de Berlin à Hambourg, il compte un grand nombre de tronçons déjà achevés. Et comme cette route, si elle suffit à la Prusse Silésienne, à la Saxe et à l'Autriche, ne convient pas au Hanovre, à la Prusse Rhénane, au duché de Bade, au Wurtemberg et à la Bavière; en un mot, à tous les états riverains du Rhin, une seconde ligne de fer est créée avec non moins d'activité que la première. De Hambourg elle rejoindra le Rhin à Cologne, à travers le Hanovre, et de là, suivant le fleuve et touchant à Francfort, Calsruhe, Stuttgart, Bâle, Ulm, Augsbourg, Munich, Inspruck, viendra, en courant sur les frontières de la Suisse, aboutir par le lac de Côme au chemin déjà *construit* de Monza à Milan, qui là se bifurque sur Gênes et sur Venise, et se mettre en communication avec la ligne transversale de Munich à Vienne par Linz.

D'autres lignes perpendiculaires au Rhin relient ces deux grandes lignes parallèles à son cours.

Rien n'arrêtera l'Allemagne dans la réalisation de ce vaste plan, à qui elle devra son unité d'abord, et, si nous n'y mettons obstacle, la prédominance de sa Baltique et de son Adriatique sur la Manche et sur notre Méditerranée.

— La Belgique, de son côté, achèvera, dans quelques mois au plus, l'union de Liège à Aix-la-Chapelle : — le chemin d'Aix-la-Chapelle à Cologne est terminé. Dix heures seulement vont séparer Os-

tende de Cologne ! Mais, au lieu d'une seule part qu'elle convoite, celle des rapports de l'Angleterre avec le Hanovre, la Prusse et les villes anséatiques, lui en donnerons-nous deux par notre imprévoyance ? La Belgique ne l'espère pas, ne s'y attend pas ; mais si, par notre faute, cette bonne fortune lui arrive, si Liège et Arlon peuvent supplanter Strasbourg, comme Trieste et Gênes auront supplanté Marseille au profit de l'Autriche, elle en profitera.

V.

La Belgique n'a qu'une ligne de transit d'Anvers à Liège. — Un grand intérêt, né de notre imprévoyance, la conduirait seul à en ouvrir une seconde.

Nous disons que la Belgique ne l'espère pas. En effet, la Belgique ne s'occupe nullement, en ce qui concerne le transit tel qu'il est dans la nature des choses qu'il s'établisse, du chemin de Calais à Arras qui viendrait aboutir à Quiévrain, c'est-à-dire à Mons.

Ce que veut la Belgique, c'est :

1° L'union de Bruxelles à Paris par Mons et Valenciennes ;

2° L'union de Bruxelles et de Malines à Lille ; pour ses rapports particuliers avec Lille d'abord, et pour doter sa grande ligne de transit sur Cologne des *voyageurs débarqués* à Calais, dans l'intention de se rendre sur le Rhin, le Hanovre, Hambourg et la Prusse, aussi bien que de voyageurs plus nombreux qui iront directement de Douvres et de Londres à Ostende.

Et 3° l'union d'Ostende à Dunkerque, pour tirer meilleur parti de cette section.

Ces trois portes sur la France lui suffisent et lui donnent tout ce qu'elle peut désirer. Il ne lui vient certainement pas encore à la pensée que la France soit assez folle pour établir ses chemins de fer de telle sorte que toutes les marchandises anglaises à destination de Bâle, que toutes les marchandises italiennes, à destination de Londres par Bâle, aient tout autant, sinon plus de facilités à passer par la Belgique que par la France. Elle n'étudie donc encore aucune combinaison qui soit en rapport direct avec cette ligne bâtarde de

Calais sur Arras, et l'aide à profiter des tendances qu'elle imprimerait au commerce.

Elle se contente, pour le moment, de s'assurer de l'envoi de toutes les marchandises et d'une grande partie des passagers sur Ostende, par la création d'un bon service de paquebots à vapeur; — et si elle ne peut pas empêcher qu'une partie des voyageurs passe encore par Calais, elle veut au moins qu'ils aient une tendance à traverser Bruxelles et à s'y arrêter, et pour cela qu'ils s'en approchent le plus possible (1).

Or, Bruxelles occupe déjà une position plus septentrionale que Lille. De Lille, pour atteindre Bruxelles, il faut redescendre vers Courtray et Gand. Si la route, au lieu de s'établir de Calais à Lille pour Bruxelles, était tracée de Calais à Valenciennes par Arras, quel est le voyageur qui, voulant gagner l'Allemagne, trouverait bien d'être obligé de refaire en Belgique un chemin presque parallèle à celui qu'il viendrait de parcourir en France, et de redescendre de Mons à la capitale belge, pour aller de là gagner Malines, et revenir sur Liège et Verviers?

La tendance naturelle serait de Mons à Charleroy, de Charleroy à Namur, de Namur à Liège.

Mais de Mons à Charleroy, il n'y aura pas de chemin de fer; il n'y en aura pas non plus de Namur à Liège; et les Belges n'ont pas songé à cette dépense qui n'entraîne pas dans leur plan général, parce qu'ils ont été assez sages pour ne pas vouloir que *Mons vécut aux dépens de Bruxelles*.

Il faudrait donc qu'un grand, qu'un puissant intérêt vînt les décider, soit à relier ainsi Mons à Charleroy, Namur à Liège, en ajou-

(1) Nous savons fort bien que Bruxelles n'est pas sur la route de Lille à Liège par Malines, mais il n'est qu'à 35 minutes de Malines, et c'est peu se détourner que de le visiter.

Les Belges, d'ailleurs, mieux avisés, rattacheront un jour Bruxelles en ligne droite, d'un côté à Louvain, de l'autre à Tournay, comme ils pensent déjà à relier par une seconde ligne Anvers à Gand par St-Nicolas et Lockeren, au lieu de sacrifier comme maintenant leur capitale à Malines.

tant une branche accessoire à leur ligne principale de transit d'Ostende et d'Anvers à Cologne; soit plutôt à créer chez eux une seconde ligne de grand commerce, qui de Mons, traversant le Luxembourg, irait déboucher en Allemagne, entre Luxembourg et Trèves, et aboutir au chemin de fer déjà fait de Mayence à Francfort, et plus bas, par Manheim, seconde résidence des grands-ducs de Bade, au chemin de Francfort à Bâle : — servant si bien ainsi la vive concurrence que l'Allemagne rhénane entend faire à notre chemin français de Strasbourg à Bâle, cet entrepôt de la haute Italie, de la Suisse et de l'Allemagne.

VI.

Cet intérêt naîtra du jour où nous inclinons, sans contre-poids, tous nos chemins du Nord sur la Belgique. — Développemens de cette idée, et tracés qui se réaliseraient alors.

Or, ce grand intérêt naîtrait du jour où nous inclinerions sur la Belgique *notre système entier des chemins de fer du Nord*, comme le propose Calais; — où nous ne nous contenterions pas de tracer une première ligne diagonale de l'ouest à l'est, de Calais à Lille; mais où nous aurions l'imprévoyance d'en diriger une seconde dans le même sens, de Calais à Arras, sans qu'aucune ligne directe et *centrale*, de Boulogne à Amiens, *fit contre-poids aux tendances belges des deux précédentes!*

La Belgique s'empresserait de profiter de nos fautes. Satisfaite d'avoir conquis sur Rotterdam l'avantage des rapports de Londres avec Cologne, grâce à sa ligne d'Anvers à Liège, et certaine de l'accroissement des recettes de cette ligne si heureusement posée, elle créerait à l'instant cette seconde ligne méridionale de transit par le Luxembourg, dont nous parlions tout à l'heure. Tournay est ou va être lié à Lille par Mouscron : elle relierait Tournay à Mons, et donnerait ainsi à cette ligne nouvelle tous les arrivages de Calais pour l'Allemagne méridionale et l'Italie, et *vice versa*, qui passeraient par Lille. Ce serait bientôt ainsi! — Elle n'aurait *rien à faire* pour attirer sur Mons tous ceux des autres arrivages de Calais qui, dépassant Lille,

se porteraient sur Arras; car elle trouverait toute faite la ligne de Paris à Mons, par Arras, Douai et Valenciennes. Et comme, bien qu'on veuille, la ligne de Calais à Arras ne pouvant aller à vol d'oiseau et directement de Béthune au chef-lieu du Pas-de-Calais, sera contrainte par les difficultés de terrain de passer entre Lens et Hénin-Liétard, si même elle ne touche pas, bon gré mal gré, à Hénin-Liétard, la *très brève* jonction de Douai à Hénin-Liétard ou à Lens se fera, *parce qu'il sera alors dans la nature des choses qu'elle se fasse*; et le chemin de Calais à Mons en sera abrégé d'autant.

— Cette seconde grande ligne de transit de la Belgique aurait deux portes sur la France : — Mons et Tournay. — *Tout le système des chemins du Nord français serait à son service: il serait créé pour elle*; — le port même de Boulogne, si exclusivement français par sa position, ne serait plus qu'un port belge, dans l'hypothèse, folle d'ailleurs, où on lui donnerait cet embranchement d'Arques, que Calais lui promet sans y croire! — Autant vaudrait donc détacher de la France tout le Nord, d'Arras à la mer, et l'annexer au royaume de Belgique!

La Belgique aurait, à la création de cette seconde ligne, qui n'offrirait pas plus de difficultés d'exécution que celle que l'on a faite de Verviers à Aix-la-Chapelle, un intérêt de politique intérieure bien puissant d'ailleurs sur ses déterminations. Elle relierait à Bruxelles la partie occidentale du Luxembourg, la seule que les traités lui aient laissée; elle donnerait vie à Philippeville, à Neufchâteau, à Arlon, et préparerait l'accession à venir de la ville même de Luxembourg! Elle se ferait donc, et vite, on peut en être certain (1).

(1) On pouvait présenter comme une objection sérieuse à ces idées les difficultés politiques qui viendraient du Luxembourg. L'accession de ce duché à l'union douanière allemande qui vient d'être signée les lève entièrement. Elle prouve que le roi grand-duc a sacrifié sans trop de peine les défiances de sa politique, au besoin de donner à la province du Luxembourg, pressée entre l'Allemagne, la Belgique et la France, un peu d'air et d'espace. Une fois entré dans la grande communauté des intérêts allemands, et protégé par elle en même temps qu'il la seconde, il saura très bien faire un second sa-

Et que l'on ne s'imagine pas que ce soient là des tracés faits à plaisir. Eh! mon Dieu! c'est la ligne presque droite, à partir de Lille et d'Arras! Que, pour s'en convaincre, l'on jette un coup d'œil sur la première carte venue d'Europe, et l'on sera vivement frappé de la profonde justesse de ce mot de M. Vallée, que ce chemin si vanté de Calais *sacrifie tout-à-fait l'intérêt de la France!*

— Ainsi, non seulement nous aurons, en exécutant les plans *complets* de Calais, ouvert à une partie des voyageurs Anglais un passage par un *angle de la France* pour se rendre à Bruxelles, à Cologne, à Berlin, en Hanovre, *ce qui n'intéresse que deux ou trois hôtels de Calais*, et n'ajoute rien au *commerce* de cette ville; — mais bénévolement, mais avec une imprévoyance, une incurie inqualifiables nous aurons remplacé le chemin de Boulogne et du Hâvre à Paris, à Strasbourg, à Marseille par celui de Mons à Mayence, à Manheim et à Trieste! Nous aurons tout fait pour que les locomotives courent le long de nos frontières, en fuyant le sol de la France! Nous aurons instruit l'Angleterre à se passer de nous, la Belgique et l'Allemagne à nous supplanter partout; nous aurons détruit, au profit de l'étranger, tous les avantages de notre position!

VII.

Si les excédans de distance du système de Calais sont dommageables, la tendance de ses chemins l'est plus encore.— Écrits émanés de Calais même, qui prouvent cela sans réplique.

— Nous savons bien que Calais va se récrier, qu'il va prétendre que c'est là de l'exagération, que les 45 à 50 kilomètres dont son plan rallonge le chemin de Paris à Londres n'auront pas ce résultat.

Nous répondrons que ce rallongement du chemin de Paris à Londres, déjà si nuisible aux voyageurs qui n'iront que d'une capi-

crifice semblable du côté de la Belgique, pour livrer passage sur son territoire aux voyageurs et aux marchandises qui lui viendront de là. Les rancunes politiques ne tiennent guères devant les exigences de l'intérêt.

tale à l'autre, est immense dès qu'il s'agit du *transit*, et qu'il doit être considéré sous le rapport de la distance d'une frontière à l'autre, et d'une concurrence menaçante pour ce transit. — Nous dirons surtout que cette distance déjà si importante n'est rien encore dans cette question; que c'est la *direction*, la *tendance* des chemins qu'il faut considérer ici; et qu'il n'est et ne sera jamais indifférent à notre pays d'incliner le chemin de l'Angleterre sur la Belgique, ou de le rapprocher du centre et de Paris. Ce sera même là toujours le motif le plus sérieux du rejet de la ligne de Saint-Quentin. Or, Calais ne veut rien autre chose que rétablir à son profit tous les défauts de cette ligne. Il fait de la Belgique l'entrepôt général des échanges de l'Europe, le lien de l'est et de l'ouest, du nord et du sud. Il confisque la France à son profit.

En douterait-on? Nous demanderions alors à Calais même nos autorités les plus décisives :

1° L'un de MM. les délégués de Calais a signé, en 1838, à Amiens, avec ses collègues d'Amiens, de Beauvais, d'Abbeville, de St-Valery, de Lille, d'Arras même, un mémoire en réponse aux écrits émanés de la ville de St-Quentin, dans lequel on lit, entre autres choses des plus intéressantes à connaître dans cette discussion, ce qui suit :

.....
« La communication de Paris avec Londres serait assurée d'une manière complète, régulière et prompte, par la ligne d'Amiens à Boulogne par Abbeville. — Ce système ne laisserait rien à désirer. (Page 5.)
.....

Et plus loin :

« Une dernière considération qui intéresse la ville de Paris ! *La capitale de la France doit désirer que les nombreux voyageurs qui partiront d'Angleterre puissent y arriver aussi vite et aussi directement que possible. S'ils s'arrêtent en route, il faut au moins que ce soit à l'avantage d'une ville française, et non d'une capitale étrangère ; c'est ce qui aura lieu si le chemin de Paris à Londres va de Paris à Amiens, avec embranchement, au moyen d'une concession, d'Amiens à Boulogne. S'il va, au contraire, par Saint-Quentin, Cambrai, Valenciennes, Lille et Calais, croit-on que les Anglais, une fois arrivés à Valenciennes, c'est-à-dire à la porte de Bruxelles, se dispenseront de visiter cette dernière ville avant d'aller à Paris? Non, certainement, et les attrait qu'ils y*

« trouveront les y retiendront, au grand préjudice de la capitale de la France. *C'est ce que les Belges ont parfaitement senti en réclamer une direction qui place Bruxelles, sur le chemin de Londres à Paris ; et c'est ce qui nous fait dire que la ligne de Saint-Quentin est plus belge que française.* »

Que l'on retranche le nom de St-Quentin, et tout ce passage, si remarquable d'ailleurs, ne s'appliquera-t-il pas avec un frappante justesse à un système qui, non content de diriger une première ligne sur la frontière de Belgique de Calais à Lille, en dirigera une seconde d'Aire à Arras, en se rapprochant beaucoup de Douai, c'est-à-dire de Mons !

Il n'est pas inutile de faire remarquer ici qu'à ce mémoire des délégués de Calais et de toutes les villes nommées plus haut, se trouve jointe une carte indicative du système entier, tel que toutes ces villes entendaient alors qu'il devait être établi. — La ligne de Belgique y est indiquée par Amiens, Arras et Douai ; — La ligne d'Angleterre par Abbeville, Boulogne et Calais ; — et il n'y est pas dit un seul mot de la ligne d'Arras à Calais, le long des canaux de l'Artois ; car chaque phrase de cet écrit en eût été la critique la plus amère.

2° — La chambre de commerce de Calais, réunie à la commission des chemins de fer de cette ville, a publié, en 1840, un mémoire rédigé par M. Martin, membre de cette chambre, sous le titre de : *Nouvel exposé relatif aux chemins de fer du nord* : on y lit, entre autres propositions, ce qui suit :

« Il y aurait danger, très grand danger, à pousser une ligne de fer jusqu'aux portes de la Belgique avant d'avoir prémuni les ports de la Manche, contre les effets du périlleux voisinage d'Ostende et d'Anvers. » (Page 9.)

« Dans l'état actuel, la perte de temps est la plus préjudiciable des pertes. » (Page 11).

« Il faut que les villes manufacturières et les ports surtout prêtent assistance à l'affermissement des grandes lignes de transit par les moyens prompts et simples. » (Page 13).

Examinant, après avoir posé ces principes, en quoi surtout la ligne de St-Quentin les violait, l'auteur lui reproche avec force,

d'une part , *qu'excentrique quant au littoral , elle serait funeste à la navigation* ; de l'autre , *qu'établie contrairement au principe de la centralisation du chemin de fer dans toutes ses parties , comme pour ses différens usages* (et courant sur nos frontières) , *elle ferait de la Belgique l'entrepôt général des échanges et pour ainsi dire de la circulation de l'Europe.*

Il n'est pas possible de prononcer contre le plan de Calais un arrêt plus ferme et plus décisif. Cette fatale influence de la mauvaise *direction d'un chemin de fer*, M. Martin, l'homme de Calais qui a le plus fait pour doter son pays d'un chemin de fer à l'exclusion de Boulogne , la reconnaît comme nous ; il la signale aussi énergiquement que nous ; et ce n'est certes pas le seul passage de ses écrits où l'empire de la raison et de la vérité l'ait entraîné à des concessions de principes contre lesquelles protestent ensuite , et à l'instant même , les tracés qu'il choisit.

Tout ce que l'on a écrit à Calais contre la ligne de Saint-Quentin s'applique avec la plus frappante justice à la ligne de Calais à Arras.

Car enfin , si ce n'est pas cette *tendance* de la ligne de Saint-Quentin que M. Martin redoute , et qu'il incrimine , où puise-t-il donc les motifs de sa réprobation ?

Est-ce dans son éloignement du littoral ?... Mais puisqu'elle aboutissait à Calais aussi , et y conduisait même , au moins dans le système de ses concessionnaires , par Dunkerque , il est évident qu'elle donnait beaucoup plus à l'intérêt maritime que la ligne inventée par Calais , qui , elle , aboutit à *Calais seul* pour n'offrir à Dunkerque qu'un embranchement *ruineux d'exploitation*, qui ne se fera pas de bien long-temps ; et à Boulogne un autre embranchement *impossible*, qui ne se fera jamais. — Il est bien clair que le système calaisien ne fait que rendre plus étroit le *blocus intérieur* de nos deux ports principaux de la Manche , suivant la vive expression de M. Michel Chevalier !

— Est-ce parce qu'elle allongeait de 47,000 mètres environ la

route de Paris à Londres par Calais? — Mais la route d'Arras impose au voyageur précisément *la même distance inutile* DE PLUS que celle qu'il aurait à parcourir si, pour se rendre de Paris en Angleterre, *il pouvait s'embarquer à Boulogne* comme dans notre système. — Et cette distance *inutile* que lui IMPOSE le système de Calais est encore de 11 à 12,000 mètres, par Calais même. Il les économiserait en passant par Boulogne pour se rendre à Calais.

Ce n'est donc ni l'intérêt du voyageur de Paris à Londres que Calais a voulu défendre en abandonnant St-Quentin pour créer un système nouveau, — ni l'intérêt maritime, — ni l'intérêt du transit par la France. — Cet intérêt mystérieux quel est-il? — C'est *uniquement* la passion qui anime Calais contre Boulogne; et Calais ne saurait articuler un seul motif sérieux autre que ce motif si peu avouable.

— S'il est vrai, et cela est vrai, que la ligne de St-Quentin, allant de Paris à Creil, de Creil à Compiègne, de Compiègne à St-Quentin, de St-Quentin à Cambrai, de Cambrai à Hénin-Liétard, et descendant de là directement sur Calais par St-Omer, donnait au système du nord une tendance trop *belge*; si cette route ainsi établie renfermait pour la France cette terrible menace formulée par M. Martin, d'enrichir la Belgique à ses dépens, qui dira jamais, quel Sphinx expliquera comment la ligne remontant de Calais à St-Omer, Aire, Béthune, Lens, près de Douai, et déviant là sur Amiens par Arras, aurait, elle, ce privilège singulier d'être, à l'exclusion de l'autre, une ligne française.

Tous les reproches faits par Calais à la ligne de Saint-Quentin, s'appliquent, A FORTIORI, à la ligne d'Arras; — si la première était belge, la seconde est belge. — Nous ajouterons que le commerce de Calais *le sait bien*, et qu'il sacrifie *de gâté de cœur* les intérêts français à ses intérêts de rivalité contre Boulogne! — C'est tout simple; le port d'aboutissement de la ligne méridionale de transit de la Belgique étant Calais (on le croit du moins à Calais), il importe peu au commerce de commission de cette ville que ce transit

s'effectue par Bâle , Mulhouse , Strasbourg , Paris et Amiens , — ou Bâle , Besançon , Dijon , Paris , etc. , selon qu'il suivrait la ligne directe de Strasbourg à Paris ou la ligne indirecte qui se confondra avec une partie de celle de Paris à Marseille par la Bourgogne , — ou qu'il ait lieu , au contraire , par les lignes allemandes du Rhin , c'est-à-dire par Fribourg , Offenbourg , Bade , Carlsruhe , Heidelberg et Manheim , dès qu'il arrive à Calais ! Calais commerçant , aime tout autant la rive droite allemande du Rhin , que la rive gauche française ; et c'est à ce genre de calculs que s'applique avec une cruelle justesse ce mot de M. Dupin , « que le commerce mettrait le feu aux quatre coins du monde pour une aune de calicot ! »

VIII.

— Nous voudrions bien que cette accusation ne fût pas fondée ; mais il n'y a pas moyen d'en justifier le commerce de Calais. En voici la preuve :

MM. les délégués de Calais et d'Arras ont publié , *il y a quelques jours* , un mémoire contre la ligne d'Amiens à Boulogne , que d'autres délégués de ces deux villes trouvaient si parfaite en 1838. Dès la première page on y demande la création de la ligne de Calais à la rontière belge. Sait-on bien pour quels motifs ? C'est parce qu'elle serait *la ligne de transit de Londres à Malines* , c'est-à-dire (nous copions textuellement !) *la ligne de l'Angleterre par le nord de la France , avec la Belgique , la Prusse , l'ALLEMAGNE , la SUISSE et l'ITALIE !!!*

Ainsi le Havre , ainsi Paris , ainsi Strasbourg , ainsi Lyon , ainsi Marseille , dans la pensée de Calais , seraient déshéritées , non pas seulement du transit anglais sur la Belgique et le nord de l'Allemagne , qui s'opère et s'opérera toujours par Ostende et Anvers , quelque illusion que se fasse à cet égard la ville de Calais , mais même du transit sur l'Allemagne centrale , sur la Suisse , sur l'Italie !

Peut-on avouer avec plus d'imprudence les tendances d'un système à servir exclusivement les intérêts de l'étranger !

IX.

Le calcul des distances ne justifie que trop les craintes exprimées par Calais en ses jours de franchise, aussi bien que par Boulogne.

— Calais essaiera-t-il d'effacer après coup ces phrases qui l'accusent : — de prétendre qu'il s'est trompé, que ce qu'il prévoit n'est pas possible; que *les distances s'y opposent*, et que le transit par la France sera toujours préféré. — Nous répondrons que Calais sait ou doit savoir encore pertinemment le contraire; — que nul commerce plus que le commerce calaisien ne s'est inquiété de l'extension donnée à la navigation du Rhin, de Rotterdam à Bâle, qui lui enlevait une grande partie des soies de l'Italie; — que nul ne sait mieux que lui avec quelle habileté, quel talent merveilleux de bon marché le commerce allemand du Rhin lutte contre le commerce français, et rachète jusqu'aux grandes distances.

Or, s'il en est ainsi dès maintenant; si déjà les marchandises parties de Bâle, et descendant jusqu'à Cologne, arrivent à aussi bas prix à Ostende, à Anvers, à Rotterdam, qu'à Calais, les chemins de fer français n'empêcheront pas, *s'ils sont mal combinés*, qu'il en soit toujours de même; car il y aura bientôt aussi, et Calais le sait, un chemin de fer de Bâle à Cologne.

Explique qui pourra comment Calais, qui a tant redouté cette concurrence lointaine de Rotterdam, prépare aujourd'hui, dans son imprévoyance, de si grands avantages à la concurrence d'Anvers, en sollicitant un tracé dont le premier effet serait de rallonger la principale ligne française de transit. Nous ne nous chargerons pas d'expliquer ces énigmes.

Mais de ce qui précède il résulte au moins pour nous que des chemins établis avec grande intelligence en France peuvent seuls lutter, et contre cette habileté du commerce allemand, et contre toutes les tendances rivales de la France qui ne se manifestent que trop dans le monde. Si nous agissons de telle sorte que nous fassions pénétrer en Belgique les marchandises qui auront suivi la rive droite du Rhin jusqu'à Manheim seulement au lieu de Cologne; en

d'autres termes, si nous leur abrégeons de près de 60 lieues le chemin de la mer, en sorte que la distance par les chemins allemands et belges ne soit qu'égale à la distance par les chemins français, les premiers seront toujours préférés.

Par une conséquence naturelle, les ports Belges seront préférés aussi. Nous donnons plus loin en note les distances qui ne permettent guères de doute.

RÉSUMÉ.

—En résumé, si la France veut conserver le transit, il faut que ses chemins d'une frontière à l'autre soient aussi brefs que possible.

Pour le transit anglais et américain pour l'Allemagne méridionale, la Suisse, l'Italie, l'Orient, — la ligne de parcours est celle de Boulogne et du Havre à Strasbourg, par Paris ; de Paris à Marseille par le chemin dit du Centre, ou par la Bourgogne.

Pour le transit hollandais, belge et allemand pour l'Italie, — la ligne est le chemin de Lille ou de Valenciennes à Paris, et celui de Strasbourg et Mulhouse à Marseille par Lyon.

—La ligne de Calais à Lille ne donnera jamais à la France le transit des marchandises anglaises pour toute l'Allemagne septentrionale. Elles ont d'autres ports que les ports français et elles les prendront toujours : parce que c'est leur chemin le plus économique et le plus bref. — Elle ne lui donnera que des passagers chaque jour moins nombreux, au fur et à mesure que la navigation du détroit sera plus rapide ; et l'intérêt de l'union de Lille aux ports de la Manche sera toujours tout intérieur. — C'est, du reste, une ligne *qui n'attire rien vers la France* ; elle en écarte au contraire.

La ligne de Calais à Arras a les mêmes tendances : par elle, elles deviennent plus dangereuses encore en recevant une double impulsion. — En se substituant à la ligne *directe et centrale* de Boulogne à Amiens et à Paris, elle déterminerait la création immédiate en Belgi-

que d'une seconde ligne de transit par laquelle chemineraient toutes les marchandises venues de la haute Italie, de la Suisse et de l'Allemagne à la destination de l'Angleterre. — Paris, Strasbourg, le Havre, Lyon, et Marseille verraient par là leurs intérêts le plus gravement compromis. — Calais même ne tarderait pas à être supplanté par Ostende et Anvers.

Cette ligne de Calais à Arras *doit donc être rejetée absolument dans l'intérêt de la France*. Celle même de Lille à Dunkerque et à Calais, quoique déterminée par la haute importance de l'union de Lille à Dunkerque, et par le besoin que doit avoir la France de ne pas sacrifier Dunkerque à Anvers, *serait dangereuse* si elle n'avait un contre-poids dans la ligne directe et française de Calais et de Boulogne à Amiens.

En un mot, créons des chemins de fer *concentriques*, allant du dehors au dedans ; — gardons-nous de créer seulement des chemins *excentriques*, allant du dehors au dehors par un angle du territoire, et mis au service de l'étranger.

CHEMINS DE FER.

Classement des Lignes dans l'ordre de leur importance commerciale et civilisatrice.

I. AU POINT DE VUE DES RAPPORTS DE LA FRANCE AVEC L'ÉTRANGER.

1° DE PARIS A BOULOGNE PAR AMIENS (PARIS A LONDRES). — *Dépêches, voyageurs, commerce TOUJOURS PRESSÉ de modes, de nouveautés, de comestibles de PARIS,—toutes les marchandises de transit, quand elles seront pressées,—Tout cela forme la vraie clientèle d'un chemin de fer.*

ANNEXE DE CETTE LIGNE. — *Embranchement de Boulogne à Calais.* — Avantages de cette annexe. — Deux ports donnés à Paris. — Sécurité des relations assurée d'autant plus dans les cas de tempête extraordinaire, parce que dans ces cas les deux ports se complètent l'un par l'autre. — Concurrence établie au profit de Paris, de toute la France industrielle, et de Londres pour leurs expéditions.

2° DE PARIS A MARSEILLE, — complétant l'union des deux mers, et faisant de la France la grande route des Indes.

3° DU HAVRE A PARIS PAR ROUEN. — Rapports avec les *Etats-Unis*.

4° DE PARIS A BRUXELLES par *Lille et Valenciennes*. — Rapports avec la Belgique, avec les provinces Rhénanes et Hambourg.

ANNEXE DE CETTE LIGNE : — 1° *Chemin de Lille à Dunkerque*, pour sauver Dunkerque de la ruine dont le menacerait Anvers, lié par un chemin de fer à Lille et à tout le rayon industriel dont cette ville est le centre ; — 2° *Chemin de Dunkerque à Calais par Gravelines*, pour les rapports pressés de Lille avec l'Angleterre et pour ceux des voyageurs allant en Belgique et sur le Rhin qui préféreront le passage sur Calais au passage sur Ostende.

5° DE PARIS A BORDEAUX ET A BAYONNE. — Rapports avec L'ESPAGNE.

6° DE PARIS A STRASBOURG, directement. — Rapports avec L'ALLEMAGNE centrale et méridionale, route de Constantinople.

7° DE STRASBOURG à LYON PAR MULHOUSE. — Rapports de l'Allemagne avec le Levant par la France et Marseille.

II. LIGNES COMPLÉMENTAIRES POUR LES GRANDS INTÉRÊTS NATIONAUX INTÉRIEURS.

A. Union par le chemin *du Centre*, d'Orléans à Roanne, des deux grandes lignes de Paris à Bordeaux et de Paris à Marseille.

B. Union de Bordeaux à Marseille par Toulouse et Montpellier.

C. Union de Tours à Nantes.

D. Union à Abbeville du chemin de Paris au Havre à celui de Paris à Boulogne. — Rapports de Lille et d'Amiens avec le Havre d'où ces grands centres industriels tirent une forte partie de leurs approvisionnements, et expédient leurs fabrications dans le Nouveau-Monde!

NOTE PREMIÈRE.

CALCUL DES DISTANCES.

Ce travail spécial serait incomplet si, à la carte qui en fera saisir les propositions principales, nous n'ajoutions pas le calcul des distances qui en doit prouver la justesse.

Le voici établi :

- 1° Pour les rapports comparés de Bruxelles et de Paris avec Londres;
- 2° Pour la comparaison de nos lignes de transit avec les lignes de transit étrangères, qui seraient créées si nous adoptions le système de Calais.

I.

Rapports comparés de Bruxelles et de Paris avec Londres.

Il y aurait :

1° De Bruxelles à Mouscron par Gand.....	33 l. 1/5°	—	134,690 m.
De Mouscron à Lille.....	4	—	16,000
De Lille à Calais, par St-Omer, comme Calais l'entend...	26	—	104,000
	63	1/5°	254,690 m.
2° De Paris à Amiens par Creil, suivant le nouveau projet de loi.....		—	142,598 m.
D'Amiens à BOULOGNE, par Abbeville.....		—	121,000
	65	l. 1/4	263,598 m.

L'excédant de distance de 8,908 mètres au préjudice de Paris serait racheté par cette circonstance que la traversée de *Boulogne à Douvres* est toujours plus facile et plus prompte que de Calais. *Paris et Bruxelles seraient donc à même distance de Londres.* Paris serait plus près, grâce à cette même circonstance, si la ligne de Lille à Calais était conduite par Dunkerque, comme le réclame Boulogne au nom des intérêts si précieux de Dunkerque; car la distance par terre de Bruxelles à Calais serait de 259,100 mètres, 64 lieues, et l'excédant insignifiant de 4,498 mètres pour Paris ne mériterait pas d'être compté.

Mais 3° il y aurait de Paris à Calais par Arras, 80 lieues; soit 320,098 mètres, fractionnés comme suit :

De Paris à Amiens.....	142,598 m.	
D'Amiens à Arras.....	61,000	
D'Arras à Calais.....	116,500	<i>au minimum.</i>
	320,098	

Ce chiffre exprime donc exactement l'intérêt que peut avoir Paris à la création de la ligne de Calais par Arras ! Paris serait à une distance infinie de Londres !

II.

Lignes de transit étrangères qui seraient créées, comparées aux Lignes françaises.

1° Transit par les Lignes allemandes.

I. — Il y aurait de Calais à Lille par Saint-Omer.....	26 l.	—	104,000 m.
De Lille à Mons par Mouscron et Tournay.....	16 1/4	—	65,912
De Mons à Manheim.....	88	—	352,000
De Manheim à Bâle par les lignes allemandes.....	70	—	280,000
	<hr/>		<hr/>
	200 l. 1/4	—	801,912 m.

II. — Il y aurait de Calais à Mons, par Arras, les distances suivantes :

De Calais à Arras.....	116,500 m.		
D'Arras à Quiévrain, suivant M. Vallée.....	72,680		
De Quiévrain à Mons.....	19,531		
	<hr/>		<hr/>
	208,711		
Soit.....	52 l. 1/4	—	208,741 m.
De Mons à Bâle comme ci-dessus.....	158	—	632,000
	<hr/>		<hr/>
	210 l. 1/4	—	840,711 m.

2° Transit par les Lignes françaises.

III. — Il y a de Calais à Paris par Arras.....	80	—	320,098
De Paris à Strasbourg (ligne directe, au <i>minimum</i>).....	115	—	460,000
De Strasbourg à Bâle.....	33	—	132,000
	<hr/>		<hr/>
	228	—	912,098 m.
IV.—Il y a de Boulogne à Paris par Amiens (chemin de fer),	65 l. 1/4	—	263,598 m.
De Paris à Bâle par Strasbourg.....	148	—	592,000
	<hr/>		<hr/>
	213 l. 1/4	—	855,598 m.

— Ainsi donc, aussi brève que l'on fasse la ligne directe de Boulogne à Strasbourg par Paris, il y aura à peine égalité de distance entre le transit anglais à travers la France par Boulogne, et ce même transit par Calais et les lignes belges et allemandes. Cette distance serait de beaucoup plus grande par Calais et les lignes françaises de son système.

On peut apprécier maintenant quel intérêt la France peut avoir à établir ses chemins du nord comme Calais le propose !

— Il faut bien dire à Calais aussi qu'il n'y a de Mons à Anvers, par le chemin de fer que 26 lieues et une fraction, soit 106,591 mètres, et par conséquent que 738,591 mètres seulement de Bâle à Anvers; ce qui est, en toute hypothèse, *beaucoup moins* que pour Calais; — et que, pour Ostende même, il n'y aura que 843,491 mètres, en admettant que la Belgique ne s'avise pas de donner à Ostende un chemin plus direct que celui qu'il possède.

C'est à Calais à voir s'il est sûr de pouvoir lutter contre ces deux ports, en ayant l'inconvénient d'une ligne de douanes de plus, quand il aura créé à la Belgique ce grand intérêt d'une seconde ligne de transit; lui qui jette déjà de si hauts cris contre Rotterdam! et si son intérêt le *plus sûr* n'est pas de se rattacher au tracé de Boulogne.

Pour nous, nous devons appeler sur ces distances l'attention des hommes que préoccupe sérieusement notre avenir commercial.

NOTE DEUXIÈME.

Un mot sur le dernier mémoire de Calais et sur le transit qui s'effectue par ce port et par celui de Boulogne.

MM. les délégués des villes de Calais, de Saint-Omer, d'Aire, de Béthune et d'Arras, viennent de publier un mémoire dans lequel, pour le faire remarquer en passant, il n'est dit qu'*un seul mot* de Saint-Omer et de ses 160 *manufactures*! (jamais Saint-Omer ne s'était cru aussi riche! Qu'est-ce que c'est que ces manufactures-là?) — et *pas un seul* des intérêts commerciaux d'Aire, de Béthune et d'Arras; — ce qui est tout aussi significatif que le long silence gardé par ces villes, Saint-Omer compris, à l'endroit de cette ligne d'Arras à Calais.

C'est donc un mémoire rédigé par Calais seul, et pour Calais seul. On ne pouvait pas mieux s'y prendre pour éclairer l'opinion sur la valeur de toutes ces déclamations autour desquelles on groupe, pour leur donner quelque appui, des intérêts qui ne se soupçonnaient pas eux-mêmes, et qui ne savent pas encore comment s'exprimer.

Quoi qu'il en soit de cette remarque, qui appartient à la *réfutation du mémoire de Calais* que nous ne tarderons pas à publier, plus qu'à cet écrit, on croira sans peine que Calais ait tout fait dans ce mémoire pour établir la *supériorité commerciale* de son port sur celui de Boulogne. Mais ce que l'on aurait difficilement imaginé, c'est que, pour faire preuve de cette supériorité prétendue, Calais eût écarté du mouvement commercial *tous ses éléments*: — la navigation étrangère, — le cabotage, — la grande et la petite pêche, — les entrepôts, — les primes, — les droits perçus par la douane, — les passagers, — pour s'en tenir à *un élément unique*, le transit.

Les commerçans et les administrateurs qui connaissent ces questions presque spéciales,

n'auront pas manqué de faire à l'instant la remarque que si Calais cache tous ces éléments si divers, c'est qu'il a ses bonnes raisons pour cela. — Ces raisons ne sont pas autres que son infériorité manifeste sur tous ces points. — Mais l'on s'est dit à Calais que les écrivains qui n'ont guères le goût de ces arides études, — les militaires qui ne les aiment pas davantage, — les magistrats, tout préoccupés des intérêts moraux de la société, etc., etc., n'y regarderaient pas d'aussi près ; et que sur un seul chiffre, le premier venu, dès qu'il serait favorable à Calais, ils considéreraient la question comme jugée sans réplique. On s'y est conduit en conséquence.

Cependant l'excès de précautions trahit toujours : — Si Calais ne s'en était pris qu'à Boulogne seul, il eût pu espérer pour un instant le succès de cette petite ruse ; mais il s'en est pris à Dunkerque aussi, qui paie *neuf fois autant de droits de douane que Calais*. — C'est par trop hardi ! Cette imprudence fera donc réfléchir ! Si l'on réfléchit, la solution sera toute différente de celle que Calais espère.

Ceci trouvera sa preuve ailleurs. — Pour nous en tenir ici au transit, Calais publie avec une singulière affectation un tableau extrait, pour 1840, du *Tableau général officiel du commerce*, et duquel il résulterait qu'à l'entrée et à la sortie des marchandises en transit,

Dunkerque n'aurait eu que.....	667 quintaux métriques.
Boulogne que.....	733
Tandis que Calais en aurait eu.....	15,497 !

La conséquence que Calais en tire se produit d'elle-même.

A cela nous répondrons :

1° Que ce n'est pas seulement 733 quintaux métriques qu'a reçus ou expédiés Boulogne pour le transit en 1840, mais 1,365 quintaux, quoi qu'en dise le tableau imprimé du commerce, et qu'il sera prouvé par pièces authentiques que la même erreur d'atténuation de plus de moitié a été commise à son préjudice dans cette publication depuis plusieurs années, quand, au contraire, le chiffre réel de Calais y est presque à chaque année grossi, sans qu'il soit possible de s'expliquer d'où peut naître une pareille et si constante erreur.

2° Que le Tableau du commerce, si entaché d'erreurs qu'il soit, et mieux encore les tableaux exacts extraits des registres des douanes locales, prouveront que, tandis que le transit qui date à Calais de longues années, y reste néanmoins stationnaire, ce même genre d'expéditions, dont Boulogne ne s'occupait naguères pas du tout, s'y accroît chaque année.

3° Que cette supériorité de Calais sur ce point unique du transit, rachetée dix fois par Boulogne par sa supériorité sur tant d'autres points, bien qu'il n'ait pas de canaux, loin de fournir un argument en faveur de Calais dans la question spéciale de la direction du chemin de fer d'Angleterre, est DÉCISIVE CONTRE LUI. Toutes les marchandises que Calais reçoit en transit de Huningue, de Saint Louis et du Pont de Beauvoisin passent toutes, en effet, par Boulogne. — Plus Calais pourra montrer de transit obtenu par cette voie, plus il prouvera que LA DIRECTION DU CHEMIN DE FER PAR BOULOGNE EST LA

VRAIE ROUTE DE TRANSIT. — Plus, il prouvera qu'en voulant la *déplacer*, il expose en aveugle l'avenir de ses relations les plus anciennes et les mieux établies.

Qu'au lieu de 15,000 quintaux, Calais en puisse produire 150,000 : *comme tout aura passé par Boulogne*, nous y applaudirons. La puissance des argumens que nous faisons valoir en faveur de la direction par Boulogne en sera *décuplée*.

Calais n'a donc fait que se prendre là au piège que lui tendaient ses passions !

4° Qu'il est puéril à l'excès, pour ne pas dire pis, de prétendre, comme le fait Calais, que les soies grèges, ou moulignées du Piémont, les bourres de soie de la même provenance, les mouvemens de musique de Genève, les colons filés d'Angleterre, que Calais reçoit en transit, ne seraient pas embarqués ou débarqués à Boulogne tout aussi bien que

1° Les mêmes marchandises que Boulogne reçoit en transit aussi ;

2° Les mérinos et les étoffes françaises de grand prix et de toute nature, qui sortent par Boulogne, *sous bénéfice de prime*, et dont la masse et la valeur sont DIX-SEPT fois plus fortes que tout le transit de Calais ;

3° Les articles de modes et de nouveautés de si grand prix, que le commerce parisien expédie par Boulogne *seul à peu près*, parce qu'il a besoin de célérité ; à ce point que, pour conserver leurs relations, des maisons principales de commission de Calais ont été forcées par leurs commettans de venir fonder des succursales à Boulogne ;

Et 4° Les marchandises expédiées d'Angleterre, sur lesquelles sont perçus tous ces droits de douane qui se sont si rapidement élevés à Boulogne, quand ils restent stationnaires ou décroissent à Calais.

Calais répondra, sans doute, que les marchandises de transit sont des marchandises d'une nature particulière ; — à qui il faut absolument des ports particuliers aussi : — c'est déjà le sens bizarre de tout son mémoire.

A de telles choses il n'y a rien à répondre. — Mais nous avons pensé jusqu'ici, avec les nomenclatures de la loi, que les marchandises de transit étaient toutes semblables aux autres, sauf le plomb obligé de la douane sous lequel elles voyagent.

Et 5° Que le maintien du transit à Calais s'explique très aisément, indépendamment de la valeur intrinsèque des deux ports, dont il est même ridicule de parler à ce sujet, par ces seules observations : — que le transit vient de l'étranger et va à l'étranger, parcourant de très grandes distances ; — que l'étranger ne crée pas aisément de nouvelles relations à 300 lieues d'intervalle ; — qu'il n'est pas surprenant qu'il ne connaisse pas encore aussi bien que le commerce français les facilités que lui donnerait le port de Boulogne ; — qu'il peut d'autant moins les connaître que les diligences et les voitures de roulage, dont les entrepreneurs ont intérêt à allonger les parcours, transportent pour Calais au même prix que pour Boulogne, en dépit des 8 lieues 1/2 de plus à faire ; et cela dans l'espoir secret de reporter à Calais tout le commerce qui s'en est éloigné, sauf à récupérer plus tard les pertes faites aujourd'hui pour nuire aux relations de Boulogne ; — et que notre port lutte ainsi depuis plusieurs années contre toutes sortes de mauvais vouloirs et d'évidentes partialités.

COMPARAISON entre la ligne du littoral, atteignant les ports de Boulogne et de Calais, et la ligne d'Arras à Calais par Aire, avec embranchement sur Boulogne.

I. EN PARTANT DE PARIS.

1. Si l'on veut n'atteindre qu'un port, soit Boulogne, soit Calais :

D'Amiens à Calais, par Arras.....	166,000 mètres.
D'Amiens à Boulogne, par la côte.....	121,000
En faveur du système de Boulogne.....	<u>45,000</u>

2. Si l'on veut atteindre le port de Calais seul :

SYSTÈME DE BOULOGNE.

D'Amiens à Boulogne.....	121,000 m.	} 155,400 mètres.
De Boulogne à Calais.....	34,400	
LIGNE D'ARRAS, aboutissant à Calais seul.....	166,000	
En faveur du système de Boulogne.....	<u>10,600</u>	

Il résulte de ce tableau que Calais est toujours plus rapproché de Paris, par Boulogne que par toute autre ligne.

3. Si l'on veut atteindre les deux ports de Boulogne et de Calais :

SYSTÈME DE CALAIS.

D'Amiens à Calais.....	166,000
De Calais à Boulogne.....	109,100
	<u>275,100</u>
Ligne du littoral.....	155,400
En faveur du système de Boulogne.....	<u>119,700</u>

II. EN PARTANT DE LILLE POUR ALLER A DUNKERQUE, CALAIS ET BOULOGNE.

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Dunkerque, par Watten.....	100,000
De Dunkerque à Calais, par Watten.....	57,100
De Calais à Boulogne.....	109,100
Total.....	<u>266,200</u>

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Dunkerque.....	74,000
De Dunkerque à Calais.....	58,800
De Calais à Boulogne.....	34,400
Total.....	<u>147,200</u>
Différence en faveur de Boulogne.....	<u>119,000</u>

RÉSULTATS des travaux exécutés par l'état au port de Boulogne, sur le mouvement des voyageurs et des marchandises dans les ports de Boulogne et de Calais.

TABLEAU COMPARATIF

Du Mouvement des Voyageurs par Calais et Boulogne, dans la période de 1831 à 1841.

	Boulogne.	Calais.
1831.	11,151	58,596
1832.	10,427	56,156
1833.	15,955	41,412
1834.	18,516	44,504
1835.	25,837	58,279
1836.	54,995	55,155
1837.	56,015	28,845
1838.	61,867	25,224
1839.	56,495	25,145
1840.	52,624	20,295
1841.	47,955	21,019

PRODUITS COMPARÉS

Des Douanes de Boulogne et de Calais, pendant la même période (les recettes sur les sels non comprises).

	Boulogne.	Calais.
1831.	261,787 fr. 94 c.	1,185,045 f. 09 c.
1832.	272,764 56	1,658,190 54
1833.	295,154 77	1,752,415 52
1834.	585,590 25	1,850,965 58
1835.	451,948 50	1,979,410 80
1836.	677,547 50	2,170,511 41
1837.	787,798 07	1,787,480 82
1838.	1,177,589 46	1,843,255 45
1839.	1,252,975 14	1,457,254 11
1840.	1,566,521 98	990,065 24
1841.	1,815,850 57	1,559,567 87

AUTORITÉS.

La position des villes a été indiquée d'après les cartes routières de Simencourt et de Monin, réduites d'un dixième. Les chemins de fer français ont été tracés, pour le Nord, d'après les études de M. Vallée ; pour le reste, soit d'après les tracés du projet de 1838, soit d'après quelques projets qui vont être indiqués.

Les chemins belges, d'après le guide de M. Duplessy.

Les chemins allemands et lombardo-vénitiens, d'après un extrait du rapport de M. Sers, préfet du Bas-Rhin, au conseil général de ce département, inséré au *Moniteur* du 1^{er} janvier 1842, et les indications de M. Edmond Teisserenq.

Les chemins de Douvres à Londres, d'après M. Bineau.

Le chemin de Paris à Bordeaux, par Orléans et Tours, est suivant les tracés officiels de 1838.

Le chemin du centre ou de la vallée de la Loire, communiquant à Paris, à Lyon et à Marseille, a été tracé d'après la demande présentée, le 29 décembre 1841, à M. le ministre des travaux publics, au nom du comité spécial, par M. le comte Jaubert.

Le chemin de l'ouest ou de Paris à Nantes, d'après les études officielles.

Le chemin de Paris à Lyon et à Marseille, par la Bourgogne, de même. C'est la ligne de transit de l'Angleterre en Italie et en Orient, par Marseille.

Le chemin de Strasbourg à Bâle et à Dijon, conduisant des départemens de l'est à Marseille, est la ligne de transit de l'Allemagne par cette voie.

La route de Marseille en Espagne est tracée dans les chemins déjà exécutés du midi.

TRACÉ DES CHEMINS DE FER

Achevés, en construction, étudiés ou seulement projetés, de la France, de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Autriche et du royaume Lombardo-Vénitien, et, en Angleterre, celui de Londres à Douvres ; indiquant la tendance de tout le système de chemins de fer du nord de la France, tel que le propose la ville de Calais, à dépouiller la France du transit de l'Angleterre en Allemagne par Strasbourg, en Italie et en Orient par Marseille, au profit de la Belgique et de l'Allemagne.

CHEMINS DU NORD.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

L'ensemble circulaire de ce système, sans aucune solution de continuité, sans embranchemens détachés et ruineux pour l'exploitation et pour le public, est tel à peu près que M. Vallée le propose et que la commission de la chambre des députés l'indiquait dans son rapport du 27 mai 1837, en disant : que l'union des ports qu'il réalise ferait *la grandeur de l'entreprise* ; — Il est tel enfin que l'entendait le gouvernement en présentant son projet de loi du 15 février 1838, et en faisant d'Amiens et non d'Arras *LA TÊTE de la ligne de l'Angleterre*.

Sous le rapport des voyageurs et du transit d'Angleterre à travers la France, le système de Boulogne, en quittant la côte, s'écarte des frontières belges, et assure à Paris et à la France entière tout ce que la Belgique tend à leur enlever. Il est enfin NATIONAL dans son parcours, tout en procurant une économie de 45 à 50 kilomètres entre Paris et Londres.

SYSTÈME DE CALAIS.

La ligne de Paris à Calais, par Arras, *suivant toujours les canaux*, est de 45 à 50 kilomètres plus longue que celle de Paris à Boulogne, par Amiens, et plus longue encore de 10 à 15 kilomètres que celle de Paris à Calais, par Boulogne.

Les embranchemens particuliers et détachés de ce système, pour unir à la ligne de Calais à Arras, Lille, Dunkerque, Gravelines et Boulogne, sont ruineux. Ils isolent tous ces ports, éloignent ceux qui sont rapprochés et renversent toutes les positions naturelles.

Ce système à embranchemens brisés sera très coûteux d'exploitation, très onéreux aux voyageurs et au commerce. Incliné en entier vers la Belgique, il fait des ports français des ports belges, et déshérite la France de tout le transit qu'elle possède.

AUTRES GRANDES LIGNES FRANÇAISES.

Le chemin de Dieppe et du Havre à Rouen et à Paris et de Paris à Strasbourg, est tel que l'indiquent les études des compagnies et du gouvernement. C'est la ligne de transit des cotons américains pour les manufactures de l'Alsace et pour celles de l'Allemagne.

L'embranchement spécial de Dieppe à Abbeville pour l'union de la ligne de Rouen à celle du nord, c'est-à-dire de Lille et d'Amiens au Havre, aurait une grande importance commerciale pour l'approvisionnement des fabriques d'Amiens, de Lille, de Roubaix et de Turcoing.

RÉSUMÉ.

Après le transport rapide des voyageurs, la conservation du transit par le territoire français sur l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, est l'un des intérêts les plus puissans de la création des chemins de fer.

En présence de la concurrence des chemins belges et allemands, il lui faut les lignes les plus droites et les plus courtes d'une frontière à l'autre.

Le système des chemins de fer du nord, tel que l'entend la ville de Boulogne, et celui du Havre à Paris, réalisent seuls cette condition.

Dans ce système, la ligne de l'Angleterre ne quitte le littoral que pour pénétrer de plus en plus dans le centre de la France, et arriver le plus directement possible à Paris, mis ainsi réellement à quelques heures de Londres.

Dans le système de Calais, cette même ligne ne quitte la côte que pour se rapprocher de plus en plus de la frontière belge.

Si elle sert Bruxelles, elle nuit à Paris ;

Si elle vient en aide à la grande ligne du transit belge, ce n'est qu'au détriment des lignes françaises.

Le premier est français, le second belge. Ses inventeurs le nomment *anglo-belge*. Ils le jugent et le nomment bien ; mais la France, en quoi donc en profite-t-elle ?