

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

RECHERCHES

SUR LES

SOURCES DE LA CRÉATION

D'UNE

GRANDE LIGNE DE CHEMIN DE FER

AU XIX^e SIÈCLE

INTRODUCTION A L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER
DE PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

PARIS

J. BARREAU & C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

1932

CHAPITRE PREMIER

LES SAINT-SIMONIENS. LES COMMUNICATIONS D'OUEST EN EST ET LES PREMIERS PROJETS DU GOUVERNEMENT

1825-1833

Dès l'origine de leur prédication, les saint-simoniens se sont montrés partisans des chemins de fer. En 1825, dans deux articles célèbres du *Producteur*, J. J. DUBOCHET (1) en prédisait le rôle économique et social. Mais ces articles ne sortaient pas du domaine des généralités. Ce ne fut que plus tard, au cours de leur grande campagne du *Globe* de 1831-1832, que les saint-simoniens apportèrent au public un programme concret.

Quelle était la place occupée dans ce programme par les chemins de fer à tracer dans l'Est de la France? La ligne maîtresse des saint-simoniens n'est pas celle de Strasbourg : celle autour de laquelle tout le système gravite, c'est la grande artère du Havre à Marseille, la grande ligne du Levant à laquelle le mysticisme saint-simonien prête une sorte de sortilège. « Il n'est personne, écrit Michel CHEVALIER dans le *Système de la Méditerranée* (2), qui, regardant la carte, n'ait rêvé quelque grande communication entre Marseille et Le Havre par Lyon et Paris. Le chemin de fer du Havre à Marseille sera comme un pont jeté au-dessus de la France pour le passage de la puissante Albion, de ses ingénieurs et de ses trésors ». Ce prestige, que la religion saint-simonienne aura prêté à la ligne de la Méditerranée, elle le conservera pendant toute la période où sera élaboré le réseau ferré de la France.

Mais cette hantise exercée par les mirages de l'Orient sur les imaginations romantiques de nos économistes une fois satisfaite, c'est la grande artère transversale de Nantes à Strasbourg qu'ils préconisent comme la voie la plus importante à procurer au pays après celle de la Méditerranée. Dans

(1) 151. — (2) 150, 137.

TITRE PREMIER

LES TRAVAUX (1842-1844)

La loi du 11 juin 1842 avait affecté un crédit de 11.500.000 francs à la section de la ligne de Paris à Strasbourg comprise entre le hameau de Hommarting, à la tête du grand souterrain du faite séparatif des Vosges, et Strasbourg. Les travaux furent confiés aux ingénieurs locaux : à l'ingénieur en chef COLLIGNON pour la partie située dans le département de la Meurthe, c'est-à-dire de Hommarting à un point de la vallée de la Zorn situé un peu en aval de Lützelbourg; à l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ, pour la partie située dans le département du Bas-Rhin, c'est-à-dire jusqu'à Strasbourg.

Cette section proposait aux ingénieurs-constructeurs trois groupes de travaux : d'une part, la traversée des Vosges, d'autre part le parcours dans la plaine d'Alsace, le long de la vallée de la Zorn, enfin, l'entrée du chemin de fer dans Strasbourg et les établissements de son terminus.

Avant tout cependant, et la chose allait de soi, on se préoccupa de donner à l'ouverture des travaux une consécration solennelle : dès la promulgation de la loi, des ordres furent envoyés à cet effet à l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ. On eût voulu faire ouvrir au duc d'Orléans la voûte du rempart de Strasbourg : mais le Génie militaire ne s'était pas encore déclaré d'accord sur les dispositions qui lui avaient été proposées pour l'entrée du chemin de fer dans la zone fortifiée, et les instances faites auprès de lui pour hâter sa décision étaient demeurées vaines. L'ingénieur suggéra donc de faire poser au prince la première pierre du pont qu'on avait à établir sur la petite rivière de la Souffel, en face du village de Mundolsheim. Cet ouvrage, situé à peu près au milieu d'un long alignement droit, entre Brumath et Strasbourg, pouvait être facilement entrepris : le tracé était étudié, le plan parcel-

CHAPITRE PREMIER

L'ÉTUDE DES TRACÉS ENTRE PARIS ET VITRY-LE-FRANÇOIS

Au cours des polémiques de 1841-1842, quatre itinéraires différents avaient été proposés pour conduire le chemin de fer de Paris à Vitry-le-François : un itinéraire par Reims avec point de départ sur la ligne du Nord à Creil ou à Compiègne, un itinéraire par la vallée de la Marne, un itinéraire sur les plateaux de la Brie par Sézanne, et enfin, un itinéraire le long de la vallée de la Seine ou de celle de l'Aube.

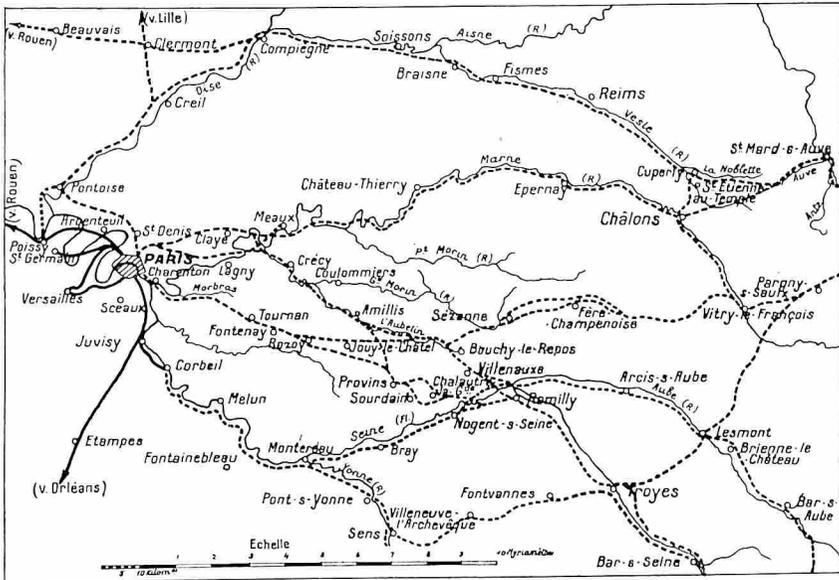


Fig. 5. — Les tracés compris entre Paris et Vitry-le-François.

suivant que cette ligne passerait par Amiens ou par Saint-Quentin; un itinéraire le long de la vallée de la Marne par Epernay; un itinéraire sur les plateaux de la Brie par Sézanne; enfin, un itinéraire le long de la vallée de la Seine ou de celle de l'Aube. Ces itinéraires avaient été inégalement étudiés et la possibilité technique de certains d'entre eux, par exemple de celui de Reims, avait même été fortement mise en doute. Chacun d'eux fit l'objet, au cours des années 1842 et 1843,

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures	Pages
1. — Le chemin de fer entre Hommaring et Steinbourg (avant-projet de 1843)	12
2. — Le chemin de fer entre Steinbourg et Strasbourg (avant-projet de 1843)	13
3. — Chemin de fer de Paris à Strasbourg: projet de station	23
4. — Gare de Strasbourg (projet de 1844)	27
5. — Les tracés compris entre Paris et Vitry-le-François.	35
6. — Profil en longueur du projet PAYEN-THIRION entre Creil et Reims	37
7. — La gare de l'enclos Saint-Lazare	41
8. — Plan général de l'avant-projet MARINET entre Paris et Meaux	42
9. — Profil en long de l'avant-projet MARINET	44
10. — Les tracés compris entre Champagne et Lorraine.	51
11. — Profil en long de l'avant-projet PAYEN-THIRION entre Reims et le Rupt de Mad	53
12. — Projet en long de l'avant-projet FOUACHE	57
13. — Les quartiers ouest de Nancy en 1837.	61
14. — Profil de l'avant-projet COLLIGNON de Frouard à Hommaring par la Seille	63
15. — De Frouard à Hommaring par la Vezouze	65
16. — Proclamation du maire de Reims	103
17. — Paris au XIX ^e siècle	123
18. — Les travaux en Alsace	181
19. — La première partie de la 2 ^e section	191
20. — La deuxième partie de la 2 ^e section	193
21. — Structure schématique des plateaux du Barrois.	195
22. — Le V ^e arrondissement de Paris en 1844.	208
23. — Le VIII ^e arrondissement de Paris en 1844.	209
24. — Schéma du réseau des chemins de fer de l'Allemagne en 1845	221

HORS-TEXTE

Le tracé du chemin de fer le long de la vallée de la Zorn.	17
Extrait de l'acte de société de la Compagnie MOLÉ.	104-105
Le baron Georges Tom HAINGUERLOT	145
Minute de la pétition adressée par la ville de Reims à la chambre des Députés	169
Quelques ingénieurs de l'Etat	193

TABLE DES ILLUSTRATIONS

	Pages
Frontispice de l'album de CHAMPIN <i>Paris-Orléans</i>	4
Itinéraire inscrit au dos d'un certificat de civisme délivré en 1791 par le district de Bar-le-Duc	8
Autographe de Léon FAUCHER extrait d'un rapport du 16 mars 1848	132
Partie du plan général annexé au mémoire de l'ingénieur en chef JACQUINÉ sur le tracé du chemin de fer au passage de la chaîne qui sépare l'Ornain de la Meuse	136-137
Autographe de George Tom HAINGUERLOT	174
Début de la minute de la <i>Note envoyée par M. le Général de Cubières à M. de Humboldt</i>	176

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures.	Pages.
1. — Routes nationales (1840)	17
2. — Voies romaines	17
3. — Routes des postes (1695)	25
4. — Routes des postes (1835)	27
5. — Principales lignes de navigation intérieure (1845) . .	36
6. — Le peuplement de la région Nord-Est de la France . . .	62
7. — Densité de la population et population agglomérée par plus de 5.000 habitants (1842)..	64
8. — Population agglomérée (1842)	66
9. — Les différents courants de transit à la frontière de l'Est en 1840	71
10. — Les projets de FOURNEL et le croisement des grandes voies du transit européen	97
11. — Avant-projet DAUSSE : tracé entre Paris et Vitry-le- Français	107
12. — Avant-projet DAUSSE : profil en long entre Paris et Vitry- le-Français	109
13. — Strasbourg : quartier du Marais Vert (1830).. . . .	118
14. — Les tracés entre Metz, Nancy et Sarrebrück.	131
15. — L'embarcadère du chemin de fer d'Orléans.	133
16. — Tracés MICHEL et MONY-FLACHAT-PETIET.	164
17. — Prospectus de souscription du Conseil municipal de Châlons-sur-Marne	206
18. — Aug. Graeff	244

HORS-TEXTE

L'Est de la France, dans la carte de Melchior TAVERNIER.. .	17
Les grands chemins de Lorraine et Barrois dans <i>la Guide des Chemins de France</i> , de Charles ESTIENNE.	25
Une des « grandes messageries » qui assuraient le transport des voyageurs de Paris à Strasbourg.	33
L'embarcadère à Meaux du chemin de fer de Paris	168
Carte d'une partie de la région de l'Est de la France.	176

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures	Pages
1. — Annonce dans le <i>Journal des Chemins de Fer</i> de la compagnie AYMARD	15
2. — Annonce de la compagnie des Maîtres de Poste.	21
3. — Général Despans de Cubières.	25
4. — Locomotive à voyageurs, type « Stephenson ».	65
5. — Locomotive à marchandises, type « Stephenson ».	65
6. — Locomotive à voyageurs, modifiée suivant la variante d'EDWARDS.	66
7. — Les travaux le long de la 1 ^{re} section	75
8. — Gare de Paris. Projet de 1845	77
9. — Gare de Paris. Projet de 1846	78
10. — Une façade latérale du projet de l'embarcadère de Strasbourg	79
11. — Gare de Paris (marchandises). Projet de 1846	83
12. — Les travaux le long de la 2 ^e section	87
13. — Gare de Strasbourg. Projet de 1846	99
14. — Général de Monthion	101
15. — Les dispositions générales de la gare de Metz	105
16. — Vincent Dubochet.	115
17. — Annonce de l'ouverture de la section de Paris à Epernay	158
18. — Médaille commémorative des chemins de fer inaugurés en 1849	160
19. — La 2 ^e section entre Châlons-sur-Marne et Vitry-le-François	185
20. — La 3 ^e section entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc.	185
21. — Nancy en 1851 avec la gare projetée	190
22. — L'embarcadère de Strasbourg à Paris	193
23. — Les 3 ^e et 4 ^e sections de Bar-le-Duc à Toul.	195
24. — La 4 ^e section de Toul à Nancy	196
25. — La 4 ^e section de Nancy à Lunéville	197
26. — Le passage de Liverdun	199
27. — La 4 ^e section de Lunéville à Lützelbourg	201
28. — Annonce des « Messageries Jumelles »	202
29. — Horaires de 1851	204
30. — L'inauguration du chemin de fer de Paris à Strasbourg.	209

Figures	Pages
31. — Médaille commémorative de l'inauguration.	211
32. — La gare de Strasbourg et ses abords (projet de 1851).	216
33. — La gare de Strasbourg (projet de 1851)	217
34. — La machine type « Crampton »	221
35. — Diagramme des cours des actions pendant la construction	227
36. — Diagramme de la recette hebdomadaire.	235
37. — Horaires de septembre 1852	257
38. — Paris en 1853. Le chemin de fer de Ceinture	261
39. — Médaille commémorative de la construction du chemin de fer	281

HORS-TEXTE

Léon Faucher	8
Auguste Perdonnet. Le comte de Ségur	49
Quelques fonctionnaires de la Compagnie	81
La gare de Strasbourg	97
La station de Forbach	225
Voitures de la Compagnie de Strasbourg.	249
Le sauvage Bineau faisant son entrée comme ministre	273



INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne est une des sept grandes artères du réseau français qui, classées sous la monarchie de Juillet par la grande loi de 1842, entreprises même sur certaines sections dès avant cette date, reçurent leur achèvement sous la deuxième République pour devenir à l'avènement du second Empire les génératrices d'un nouvel accroissement.

Les lignes comprises dans ce programme ont été chacune d'une importance singulière pour le pays, et, si l'on ajoute le chemin de fer de Rouen et du Havre classé antérieurement, et celui de Rennes, dont la monarchie de Juillet répara rapidement l'oubli, elles forment encore aujourd'hui les voies maîtresses des grands réseaux entre lesquels se répartit le service des communications françaises.

Bien qu'elle n'ait été ni la plus anciennement concédée, ni la plus populaire de ces artères, la ligne de Paris à la frontière d'Allemagne apparaît cependant comme celle dont l'étude s'impose avec le plus d'intérêt à l'historien. Elle fut en effet parmi les lignes projetées en 1842 la plus importante, tant par les relations commerciales qu'elle devait assurer et la valeur qu'on lui attachait dans l'ordre national et militaire, que par la longueur de voie ferrée dont elle exigeait d'un seul tenant la concession.

Qu'on la considère du point de vue administratif, celui qui paraît avoir surtout inspiré les auteurs de la loi de 1842, elle réunit à Paris les grands centres de Strasbourg, de Metz, de Nancy et de Reims, comme le chemin de fer du Nord relie Lille à la capitale et comme font de Lyon, de Bordeaux et de Nantes ceux de la Méditerranée, du Sud-Ouest et de l'Océan. Mais sous cet aspect même où toutes les provinces françaises pouvaient prétendre à un traitement égal, la Lorraine et l'Alsace moins bien rattachées au noyau central en vertu de la configuration même du sol, et d'ailleurs de réunions plus récentes nécessitaient une attention spéciale. Vue comme une liaison plus

étroite entre la France et ses marches de l'Est, la ligne de Strasbourg a été, plus que toute autre, un important facteur d'unification nationale.

Artère internationale comme le chemin de fer du Nord, les débouchés qu'elle ouvre vers la plupart des pays de l'Europe centrale sont à la fois plus nombreux et plus étendus. Elle est la grande voie de trafic de la France vers l'Orient. Ce n'est même que par une concurrence que, comme on le verra, les contemporains jugèrent souvent dangereuse pour les intérêts français, que le chemin de fer du Nord, achevé le premier, s'assurera exclusivement les relations de l'Allemagne septentrionale.

Concurrentes dans le domaine économique, les deux lignes le furent plus encore dans le domaine politique. Si la ligne de la côte proche de l'Angleterre fut l'instrument de tout un programme d'alliances inlassablement poursuivi par la monarchie de Juillet, l'opinion et les chambres se prononcèrent obstinément en faveur de la voie ferrée qui devait faire communiquer la France avec l'Europe centrale, à laquelle se rattachaient à leur sens les plus hauts intérêts politiques.

Nulle ligne ne s'est présentée à l'époque, aussi bien dans les colonnes de la presse qu'au cours des délibérations du Parlement, comme ayant plus que le chemin de fer de l'Est de valeur nationale. Les uns y voyaient, à la manière des saint-simoniens, un instrument de pacification générale ; d'autres la considéraient comme un moyen d'introduire dans l'Europe les idées de la France révolutionnaire ; d'autres la concevaient surtout comme une arme défensive trop justifiée par les menaces d'invasion qui, depuis les événements de 1840, retentissaient outre-Rhin.

Le caractère politique de la ligne de la frontière d'Allemagne fit même perdre aux contemporains le sentiment de sa très réelle importance économique. On ne prit pas garde au développement prodigieux qu'allait avoir dans l'Est l'industrie. On ne vit pas non plus l'expansion future d'un transit que seules la difficulté et la cherté des communications enchaînaient.

La ligne de l'Est tenta peu les capitaux. Son entreprise était d'ailleurs beaucoup plus considérable que celle de la plupart des autres lignes. Avec sa tige centrale de plus de 500 kilomètres sur la frontière du Rhin, son embranchement de 130 kilomètres sur celle de la Sarre, elle formait un ruban de plus de 630 kilomètres à construire, à outiller et à exploiter. A une époque où l'on ne hasarda guère de solliciter l'amodiation de plus de 200 kilomètres de voie ferrée, c'était un domaine

INTRODUCTION

Cet équilibre qu'on a signalé à la fin du livre précédent, cette modération des dispositions statutaires de la future concession, conséquence d'ailleurs du peu de confiance qu'inspirait la ligne de la frontière d'Allemagne, ne pouvaient être désormais, comme c'était leur but d'ailleurs, que favorables à l'éclosion de soumissions nombreuses. Mais, là aussi, réagiront ces tendances qu'on a vues retarder trop longtemps pour les départements de l'Est le bienfait du nouveau mode de communication ; la compagnie qui naîtra du concours de ces soumissions prendra quelque chose de la sévérité qui est bien — on en excepte l'Alsace que notre ligne ne fait en somme qu'atteindre — un des caractères les plus essentiels et peut-être le plus prenant des provinces orientales de la France : cette Champagne, aride, malgré les trésors de son vin et les richesses de son art ; ce Barrois, austère, malgré les grâces de sa vallée meusienne ; cette Lorraine aux landes monotones, mélancolique, malgré le prestige de ses évêchés et les splendeurs de sa capitale. Sévérité, ordre, méthode, sérieux, instinct très sûr des grands intérêts dont elle a la charge et connaissance très consciente de la responsabilité du service public qui lui incombe : telles seront les qualités qui permettront à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, l'ancêtre de l'actuelle Compagnie des chemins de fer de l'Est, de traverser la période difficile de ses débuts, période rendue plus difficile encore par les complications économiques et politiques d'une révolution, et de toucher enfin au premier terme de son exploitation. Ce sont ces mêmes qualités qui la conduiront encore, au cours de progressives démarches où son crédit grandira jour par jour, à remplir intégralement son objet social : à achever et à ouvrir à l'exploitation toute la ligne de la frontière d'Allemagne. Ce sera ainsi en deux étapes que l'on parcourra avec elle la carrière qui reste encore à franchir pour achever l'histoire de la fondation de cette ligne. Au cours de ces deux

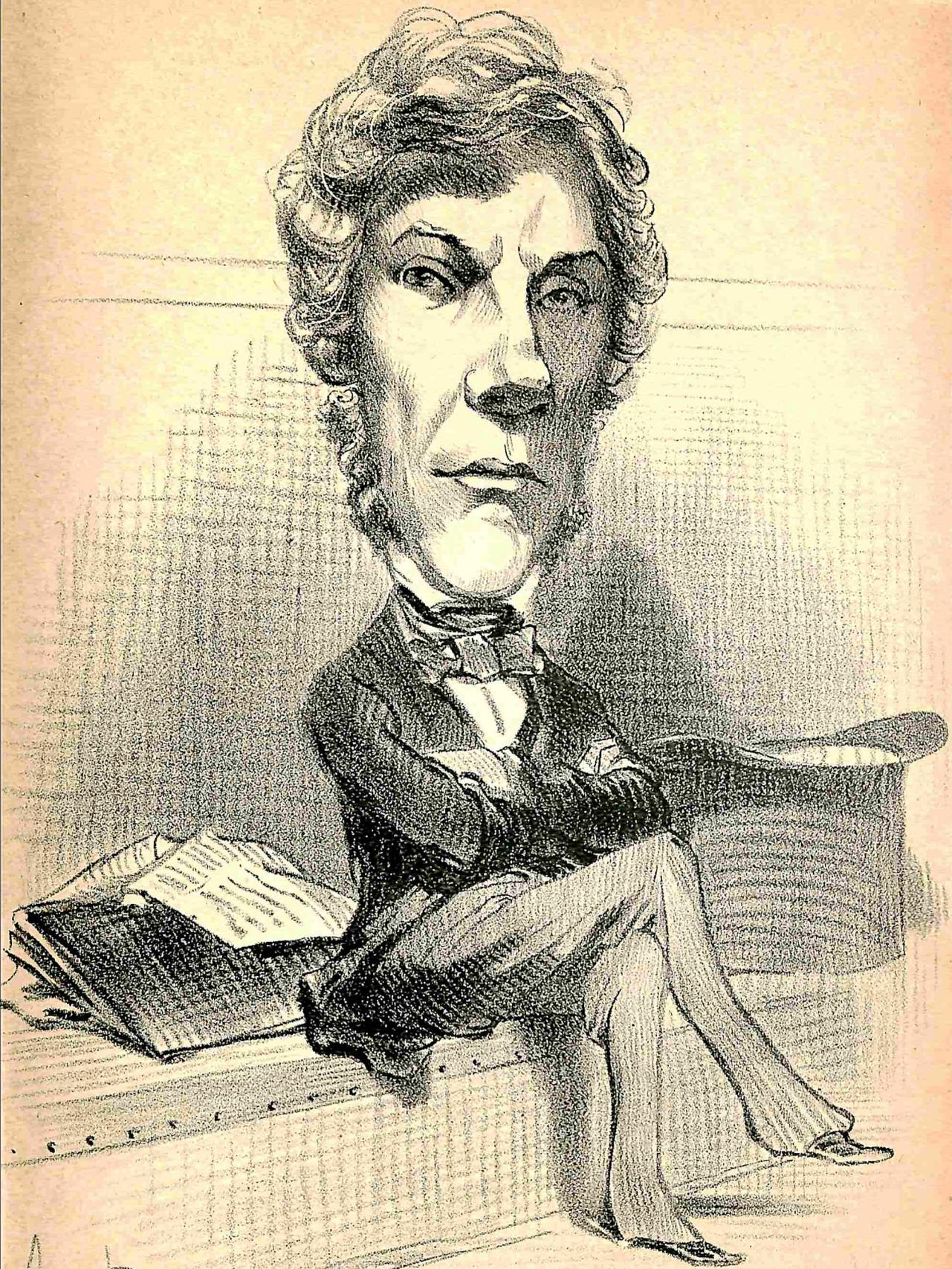
INTRODUCTION

I

A la base de tout essai de bibliographie se posent trois problèmes principaux : un problème de méthode, qu'il faut résoudre pour aboutir à la collection raisonnée des documents et qui impose à la bibliographie la nécessité d'être complète; un problème de classement, que l'on trouve lorsqu'il s'agit de grouper les documents réunis et dont la solution aura pour but et pour effet de faciliter au chercheur le maniement de la bibliographie; enfin, un problème de références, car il n'importe pas seulement d'établir la liste plus ou moins ingénieusement disposée des ouvrages à consulter, mais d'indiquer la bibliothèque ou le dépôt où on les trouvera le plus facilement et, dans cette bibliothèque ou ce dépôt, la cote de leur classement.

A ces trois exigences, il ne semble pas que les bibliographies existantes en matière de chemins de fer aient donné une suffisante satisfaction; l'une de ces bibliographies est due à Auguste PERDONNET : elle date de 1860; elle se trouve rassemblée en quelques pages à la fin d'un petit livre paru à cette époque sous le titre de *Notions Générales sur les Chemins de fer*, chez LACROIX et BAUDRY, 15, quai Malaquais; la seconde est de M. Pierre-Charles LAURENT DE VILLEDEUIL : elle a paru en 1906 sous la forme d'un gros volume in-4° de plus de 800 pages à la Librairie Générale, 72, boulevard Haussmann (1).

(1) Au moment où l'on écrit ces lignes, la librairie GUMUCHIAN et Cie, 112, rue de Richelieu, publie, sous le titre *Catalogue historique des livres rares sur les chemins de fer*, un catalogue de librairie dont la consultation peut être d'un utile enseignement; ce catalogue n'a d'ailleurs aucune prétention bibliographique; mais, résultat d'un travail de collectionneur, il est susceptible de conduire le chercheur sur la voie de documents qui lui auraient autrement échappé; il comporte d'ailleurs plusieurs suppléments qui n'ont pas été imprimés.



h d

LÉON FAUCHER

Lithographié par Ch. LEROY d'après une lithographie originale de DAUMIER

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION GÉNÉRALE.	9
TITRE PREMIER	
DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION DE L'EST SOUS L'EMPIRE DES ANCIENNES VOIES DE COMMUNICATION . . .	15
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les voies de communication. — Les transports et les voyages</i>	17
I. Les voies de communication naturelles	17
II. Les voies de communication artificielles.	18
1 ^o Les routes de terre	18
2 ^o Les canaux.	34
CHAPITRE II. — <i>La production.</i>	39
I. L'agriculture.	39
1 ^o Les céréales.	39
2 ^o Vins, bières, eaux-de-vie.	43
3 ^o Betteraves à sucre.	46
4 ^o Forêts, bois.	47
II. L'industrie.	49
1 ^o La houille	49
2 ^o Le fer	54
3 ^o Filature, tissage, bonneterie	58
4 ^o Industries diverses.	60
CHAPITRE III. — <i>La population.</i>	63
CHAPITRE IV. — <i>Le commerce extérieur et le transit</i>	69
1 ^o Importations et exportations.	69
2 ^o Le transit	70
CHAPITRE V. — <i>La circulation intérieure.</i>	75
1 ^o La circulation des voyageurs.	75
2 ^o La circulation des marchandises	84
3 ^o Comparaison du trafic des routes françaises	88
4 ^o Les entrepôts de la Vilette.	89

TITRE II

	Pages.
LES PREMIERS PROJETS DE CHEMINS DE FER DANS LA RÉGION DE L'EST (1825-1841)..	93
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les saint-simoniens, les communications d'Ouest en Est et les premiers projets du gouvernement</i> (1825-1833)	95
CHAPITRE II. — <i>Les premières études de l'administration dans la région de l'Est</i> (1833-1837)	105
CHAPITRE III. — <i>Le vœu des populations et l'initiative locale</i> (1825-1837)	123
CHAPITRE IV. — <i>Les discussions parlementaires de 1837-1838.</i>	135
CHAPITRE V. — <i>Les populations de l'Est et les initiatives locales</i> (1838-1841)	149

TITRE III

LES ÉTAPES DU CLASSEMENT ET LA PREMIÈRE DOTATION (1841-1842).	173
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le tracé indirect par la Bourgogne et Dijon.</i>	175
CHAPITRE II. — <i>Le tracé direct par la Lorraine et Nancy.</i> . . .	189
CHAPITRE III. — <i>La préparation des projets gouvernementaux</i> (novembre-décembre 1841).	229
CHAPITRE IV. — <i>Les études complémentaires du tracé direct et la traversée des Vosges</i> (décembre 1841-janvier 1842). . . .	243
CHAPITRE V. — <i>Les débats parlementaires de 1842.</i>	249

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	9
TITRE PREMIER	
LES TRAVAUX (1842-1844).	11
TITRE II	
LES ÉTUDES (1842-1843)	31
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'étude des tracés entre Paris et Vilry-le-François</i>	35
CHAPITRE II. — <i>Les tracés entre Champagne et Lorraine.</i>	51
CHAPITRE III. — <i>Les tracés étudiés de Lorraine en Alsace.</i>	59
TITRE III	
LES DISCUSSIONS DU TRACÉ DÉFINITIF (1843-1844)	67
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le point de vue des ingénieurs.</i>	69
CHAPITRE II. — <i>Les enquêtes sur la ligne de Paris à Lyon et la question du tronçon commun aux lignes de Lyon et de Strasbourg</i>	81
CHAPITRE III. — <i>Les enquêtes sur la ligne de Strasbourg et la première compagnie (1844)</i>	97
CHAPITRE IV. — <i>Le conseil général des Ponts et chaussées</i>	125
TITRE IV	
LA DÉFINITION DU TRACÉ.	131
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'élaboration du texte du projet de loi (1844)</i>	133
CHAPITRE II. — <i>Le projet de loi du chemin de fer de Lyon et le tronçon commun avec la ligne de Paris à Strasbourg.</i>	147
CHAPITRE III. — <i>L'assaut à la Compagnie Molé.</i>	159
CHAPITRE IV. — <i>La loi du 2 août 1844</i>	165

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	9
TITRE PREMIER	
LES TRAVAUX (1842-1844).	11
TITRE II	
LES ÉTUDES (1842-1843)	31
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'étude des tracés entre Paris et Vilry-le-François</i>	35
CHAPITRE II. — <i>Les tracés entre Champagne et Lorraine.</i>	51
CHAPITRE III. — <i>Les tracés étudiés de Lorraine en Alsace.</i>	59
TITRE III	
LES DISCUSSIONS DU TRACÉ DÉFINITIF (1843-1844)	67
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le point de vue des ingénieurs.</i>	69
CHAPITRE II. — <i>Les enquêtes sur la ligne de Paris à Lyon et la question du tronç commun aux lignes de Lyon et de Strasbourg</i>	81
CHAPITRE III. — <i>Les enquêtes sur la ligne de Strasbourg et la première compagnie (1844)</i>	97
CHAPITRE IV. — <i>Le conseil général des Ponts et chaussées</i>	125
TITRE IV	
LA DÉFINITION DU TRACÉ.	131
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'élaboration du texte du projet de loi (1844)</i>	133
CHAPITRE II. — <i>Le projet de loi du chemin de fer de Lyon et le tronç commun avec la ligne de Paris à Strasbourg.</i>	147
CHAPITRE III. — <i>L'assaut à la Compagnie Molé.</i>	159
CHAPITRE IV. — <i>La loi du 2 août 1844</i>	165

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	9
TITRE PREMIER	
LES ÉCOLES	11
CHAPITRE PREMIER. — <i>La fondation : l'adjudication de la concession</i>	13
CHAPITRE II. — <i>La fondation : l'organisation statulaire</i>	27
1° La constitution	27
2° L'organisation	38
3° Les hommes	45
CHAPITRE III. — <i>La fondation : l'organisation administrative.</i>	49
CHAPITRE IV. — <i>Le premier temps : l'approvisionnement du matériel</i>	57
CHAPITRE V. — <i>Le premier temps : la ligne principale.</i>	69
1° La question des crédits	69
2° Les travaux	73
CHAPITRE VI. — <i>Le premier temps : l'embranchement de Sarrebrück</i>	103
CHAPITRE VII. — <i>Le premier temps : la situation financière.</i>	121
CHAPITRE VIII. — <i>La révolution de 1848.</i>	125
CHAPITRE IX. — <i>Le deuxième temps : l'achèvement des travaux sur les deux premières sections.</i>	153
CHAPITRE X. — <i>Le deuxième temps : l'organisation des services de l'exploitation</i>	161
CHAPITRE XI. — <i>Le deuxième temps : l'inauguration du chemin de fer</i>	175

TITRE II

	Pages
LA MAITRISE.	179
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'achèvement du chemin de fer.</i>	181
1 ^o Les crédits	181
2 ^o La voie	183
3 ^o Dispositions complémentaires.	212
4 ^o La situation financière	224
CHAPITRE II. — <i>L'exploitation progressive du chemin de fer.</i>	233
CHAPITRE III. — <i>L'extension</i>	263
1 ^o Le chemin de fer de Ceinture	264
2 ^o Le tracé par Saint-Dizier et la prolongation de la concession	270
CONCLUSION	283

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	Pages 9
------------------------	------------

CHAPITRE PREMIER

BIBLIOTHÈQUES ET DÉPÔTS D'ARCHIVES	45
--	----

CHAPITRE II

IMPRIMÉS	57
--------------------	----

PREMIÈRE SECTION. — <i>Publications non périodiques</i> . .	59
---	----

I. — Histoire générale	59
----------------------------------	----

II. — Histoire générale des chemins de fer	59
--	----

III. — L'état économique de la région de l'Est sous l'empire des anciennes voies de communi- cation	62
---	----

1° Les voies de communication	62
---	----

2° Les transports	66
-----------------------------	----

3° L'industrie, le commerce, l'agriculture.	68
---	----

IV. — Les saint-simoniens et le chemin de fer	71
---	----

V. — Ouvrages relatifs au mode à adopter en France pour la fixation du tracé et l'exécution du réseau de chemins de fer	72
---	----

VI. — Les chemins de fer européens considérés dans leurs rapports avec les lignes françaises	75
---	----

VII. — Etudes des tracés	76
------------------------------------	----

	Pages
VIII. — Discussions des tracés	77
IX. — Construction	85
X. — Soumissions de la ligne de Paris à Strasbourg.	85
XI. — La Compagnie concessionnaire	86
XII. — Le projet de rachat et les conséquences de la révolution de 1848.	90
XIII. — Ouvrages consultés à titre de biographies .	90
XIV. — Guides itinéraires du chemin de fer.	92
SECTION II. — Publications périodiques	93
I. Almanachs, Annuaires, Bulletins	95
II. Journaux.	95
A. Moniteur Universel	95
B. Journal des Chemins de fer	101
C. Journaux de Paris.	121
D. Journaux des départements.	124

CHAPITRE III

MANUSCRITS.	131
I. Documents statistiques et économiques	133
II. Etude des tracés	135
III. Discussions des tracés.	144
IV. Projets de tracés définitifs approuvés	153
V. Expropriations	155
VI. Projets de détail et construction	157
VII. Gares et stations	169
VIII. Ateliers de réparation	172
IX. Procès-verbaux de livraisons	172
X. Dépenses de l'Etat	173
XI. Constitution des Compagnies.	173

CHAPITRE IV

CORRESPONDANCES	175
I. Etudes et discussions du tracé général	177
II. Etudes et discussions de divers tracés particuliers.	182

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
III. Travaux	188
IV. Constitution de la Compagnie	194
V. Raccordement gare de Strasbourg - gare du Nord et Chemin de fer de Ceinture	194
VI. Rachat.	195
VII. Ateliers de réparation	195
VIII. Gares et stations	195
IX. Administration commerciale	198
X. Administration financière	198

CHAPITRE V

MÉDAILLES - DOCUMENTS DIVERS	201
I. Médailles.	203
II. Estampes.	203
III. Cartes et plans illustrés	205
IV. Personnages	205
V. Pièces et maquettes.	206
TABLE ALPHABÉTIQUE DES AUTEURS	207

TABLE ALPHABÉTIQUE DES AUTEURS

Dans cette table figurent non seulement les auteurs individuels, mais les administrations et collectivités diverses pourvues d'une raison sociale ou d'un titre officiel. Les chiffres en caractères maigres renvoient aux pages, les chiffres en caractères gras — les plus nombreux — renvoient aux numéros. Les noms de journaux sont en italiques. Dans la consultation de cette table on se souviendra que la numérotation des imprimés non périodiques va de **1** à **366**, celle des périodiques de **366** à **1156**, celle des mémoires manuscrits de **1157** à **1563**, celle des correspondances de **1564** à **1891**, enfin que celle des médailles et documents divers commence à **1892**.

A			
ADMINISTRATION			
des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine	285 ter	Anxionnat	83
des Douanes	115	Arago	386
des Monnaies et Médailles. 201 (note)		Ardant	207, 208
des Ponts et chaussées et des Mines : Cf. Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, Ministère des Travaux Publics, Ministère de l'Intérieur, Directeur général des Ponts et chaussées, Sous-secrétaire d'État des Travaux Publics.		Armengaud	105
<i>Almanach Royal</i>	367	Arnollet	219, 1189
<i>Alsace (l')</i>	1030, 1031	Arnout	1898
Amé.	104	Arnoux. 24, 157, 196 bis, 1235, 1939	
Ancelon.	122	Aubrun	1897
Angeville (d')	178	Audiganne.....	11, 341
ANNALES		Augoyat.....	183
<i>de la Société d'Emulation des Vosges</i>	75	Aulagnier... 58, 178, 179, 342, 343	
<i>des Mines</i>	93, 112	Avenel (d').....	84
<i>des Ponts et chaussées</i> ..	93, 184, 186	Avril	1321, 1323
ANNUAIRES		B	
<i>Chaix</i>	370	Babeau	85, 93
<i>de la Meurthe</i>	100	Baillieu	78 bis
<i>des Postes</i>	368	Baligand.....	79
<i>Verronais de la Moselle</i>	369	Barante (de)	378
		Barrault	1336
		Barrillon.....	158, 159, 1111, 1142
		Bartholony	160 à 163, 1625
		Bassano (de)	1580
		Baude (ing. en ch.)..	1233, 1236 1238 à 1241
		Baude (J. J.)	106
		Bazaine	206, 220, 221
		Beaupré	123
		Belloc	86
		Benoit	68

VIII. — DISCUSSIONS DES TRACÉS

1^o AUTEURS

A) PUBLICATIONS CONCERNANT SPÉCIALEMENT LA LIGNE DE L'EST

- 207** Général PAUL-JOSEPH ARDANT : *Extrait d'une lettre (1) d'un député de la Moselle à un membre du Conseil général* (21 mars 1845). Metz, imp. de Verronnais (1845); in-4^o, pièce I, Aa (4^o V. 4068).
- 208** Général PAUL-JOSEPH ARDANT : *Note remise à M. le Ministre secrétaire d'état des Travaux publics, le 9 avril 1844 au sujet des canaux et des chemins de fer projetés dans l'est de la France*. Paris, imp. de Panckoucke (1844); in-8^o. I, Aa (Vp. 14172).
- 209** E. BERTHELIN : *Chemin de fer de Paris à Lyon par Troyes et Dijon. Lellres à M. le comte Daru, pair de France, en réponse au rapport par lui présenté, au nom d'une sous-commission, à la commission supérieure instituée par décision royale du 22 juin 1842, par [], avocal, membre du Conseil municipal de la ville de Troyes et du Comité du chemin de fer du département de l'Aube*. Troyes, imp. d'Anner André (décembre 1843). I, Aa (V. 32072).
- 210** DEBUSSY, vice-président de la commission nommé par les propriétaires de la rue du faubourg Saint-Martin : *De l'emplacement des gares dans Paris et de la nécessité de les relier entre elles*. Paris, imp. de Jules Suteau et Cie, rue Saint-Denis, 345 (20 janvier 1846). IV, Ka (1).
- 211** DE BUSSIÈRES : *Considérations militaires et commerciales sur les chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique et de Paris à Strasbourg*. Châlons, imprimerie de Boniez-Lambert (1842).
- 212** CH. ÉTIENNE COLLIGNON : *Rapport fait au Conseil municipal de Nancy sur le tracé du chemin de fer de Paris à Strasbourg*. Nancy, Paultet (1841); in-8^o. I, Aa (LK^{is} 589).
- 213** CH. ÉTIENNE COLLIGNON : *Metz et le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne* (14 juin 1844). Nancy, Grimblot-Raybois; 20 p. in-8^o. I, Aa (Vp. 5729).
- 214** CH. ÉTIENNE COLLIGNON : *Metz et le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne; nouvelles et dernières observations d'un messin*. Nancy, Grimblot-Raybois; in-8^o. I, Aa (Vp. 5730).
- 215** EUGÈNE FLACHAT : *Considérations sur l'utilité de comprendre le prolongement de Metz à Sarrebrück dans le tracé général du chemin de fer de l'est*. Paris, imp. de Mme de Lacombe (1844); in-4^o. I, Aa (Vp. 24442).
- 216** MAUDHEUX : *Des communications nécessaires à la Lorraine (congrès scientifique de France tenu à Metz en septembre 1837)*. Épinal, Gley (s. d.); 35 p. in-8^o. I, Bc (8074).

(1) Sur la concession du chemin de fer de Metz à Sarrebrück.

D - JOURNAUX DES DÉPARTEMENTS

- « L'ALSACE » (1)
1840
- 1030** 11 novembre. Sur les conséquences pour Strasbourg de la construction du chemin de fer Dijon-Mulhouse.
- 1031** 14 novembre. Sur les conséquences pour Strasbourg de la construction du chemin de fer Dijon-Mulhouse.
1841
- 1032** 7 décembre.-
« LE COURRIER
DU BAS-RHIN »
(*Niederrheinischer Kurier*)
I, Bd.
1841
- 1033** 19 septembre. Réception du ministre des Travaux publics à Strasbourg le 17 septembre.
1842
- 1034** 11 janvier. Sur l'opinion des ministres et les démarches des députés de l'est.
- 1035** 10 février. Le projet de loi du chemin de fer est un piège électoral (1^{er} article).
- 1036** 11 février. Le projet de loi du chemin de fer est un piège électoral (2^e article).
- 1037** 12 février. Le projet de loi du chemin de fer est un piège électoral (3^e article).

- 1038** 17 février. Que le Conseil des ministres aurait décidé la construction de la section Bar-le-Duc - Nancy.
- 1039** 22 février. Compte rendu de la délibération de la Chambre des députés dans ses bureaux.
- « L'INDUSTRIEL ALSACIEN »
I, Bb
1840
- 1040** 22 novembre. Réfute les articles de *l'Alsace* des 11 et 14 novembre sur l'intérêt du chemin Dijon-Mulhouse pour Strasbourg.
1841
- 1041** 7 mars.
- 1042** 31 octobre. Sur les études du chemin de fer de Dijon à Mulhouse f^o 369.
- 1043** 7 novembre. A propos du vote du Conseil municipal de Strasbourg du 2 nov. f^o 377.
- 1044** 14 novembre. Lettre de Ferdinand KÆCHLIN sur les chemins de fer f^o 386.
- 1045** 21 novembre. Sur les concours apportés au chemin de fer Dijon-Mulhouse.
- 1046** 12 décembre. Sur l'émulation entre Strasbourg et Mulhouse. f^{os} 417 et 418.

(1) Il a été impossible de retrouver de collection des numéros de ce journal.