



Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle

34 | 2007

La bourgeoisie : mythes, identités et pratiques

David Brooke, *William Mackenzie. International Railway Builder and Civil Engineer*. Londres, The Newcomen Society, 2004, 200 p. ISBN : 0-904685-14-4. 28,50 livres sterling. David Brooke (ed.), *The Diary of William Mackenzie, the First International Railway Contractor*, Londres, Thomas Telford, 2000, 610 p. ISBN : 0-7277-2830-X. 29,95 livres sterling.

Fabrice Bensimon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/1572>

DOI : 10.4000/rh19.1572

ISSN : 1777-5329

Éditeur

La Société de 1848

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2007

Pagination : 165-214

ISSN : 1265-1354

Référence électronique

Fabrice Bensimon, « David Brooke, *William Mackenzie. International Railway Builder and Civil Engineer*. Londres, The Newcomen Society, 2004, 200 p. ISBN : 0-904685-14-4. 28,50 livres sterling. David Brooke (ed.), *The Diary of William Mackenzie, the First International Railway Contractor*, Londres, Thomas Telford, 2000, 610 p. ISBN : 0-7277-2830-X. 29,95 livres sterling. », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 34 | 2007, mis en ligne le 03 novembre 2008, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/1572> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.1572>

David BROOKE, *William Mackenzie. International Railway Builder and Civil Engineer*. Londres, The Newcomen Society, 2004, 200 p. ISBN : 0-904685-14-4. 28,50 livres sterling.

David BROOKE (ed.), *The Diary of William Mackenzie, the First International Railway Contractor*, Londres, Thomas Telford, 2000, 610 p. ISBN : 0-7277-2830-X. 29,95 livres sterling.

Les Britanniques ont inventé le chemin de fer moderne, cela est connu. Ce qui l'est moins est le rôle qu'ils ont joué dans la gestation du réseau français. Pourtant, dans sa première phase, la construction ferroviaire hexagonale a largement bénéficié du savoir-faire anglais. La première ligne qui relia Paris à la mer, Paris-Rouen-Le Havre, qui fut aussi la première grande ligne avec celle du Paris-Orléans, était largement britannique. C'était, en son temps, une prouesse technique, avec de nombreux ouvrages d'art, des ponts pour le franchissement de la Seine, de longs tunnels, d'imposants viaducs comme ceux de Barentin ou de Mirville, etc. À capitaux en partie britanniques – le banquier Edward Blount étant associé ici à Charles Laffite –, elle fut construite sous la direction d'un ingénieur anglais, Joseph Locke (1805-1860), élève de George Stephenson, et qui avait déjà fait ses preuves sur plusieurs grandes lignes outre-Manche. Locke choisit des entrepreneurs britanniques, William Mackenzie (1794-1851) et Thomas Brassey (1805-1870), deux hommes qui, après avoir fait leurs armes dans la construction des canaux, faisaient fortune dans celle des chemins de fer, en pleine *railway mania*. Ce furent deux des plus grands entrepreneurs ferroviaires du XIX^e siècle. Brassey employa jusqu'à 80 000 hommes sur les cinq continents et fit notamment construire, seul ou en association avec Mackenzie, quelque 1 500 km de lignes françaises, dont Amiens-Boulogne, Orléans-Bordeaux et Mantes-Cherbourg. Pour la construction du Paris-Le Havre, les deux hommes firent venir plusieurs milliers d'ouvriers britanniques. Quant au matériel roulant, il fut construit dans les ateliers d'Allcard et Buddicom à Petit-Quevilly puis à Sotteville-lès-Rouen ; et même le charbon utilisé pour les locomotives fut importé d'Angleterre pendant plusieurs décennies après l'inauguration de la ligne.

Cette biographie et l'édition de ce journal personnel ont été rendus possible par la découverte, en 1988, d'un considérable ensemble de documents relatifs aux entreprises de William Mackenzie, et déposés à l'Institute of Civil Engineers (Institut du génie civil, ICE) à Londres : environ 1 000 dessins, vingt volumes de journal personnel, divers cartons de lettres, de contrats, de livres de comptes, de factures, de polices d'assurances, etc., dont beaucoup n'avaient pas été ouverts depuis 1848. David Brooke était déjà l'auteur d'une remarquable étude sur les terrassiers des chemins de fer, les *navvies* méprisés par leur époque, mais qui entrèrent dans le panthéon britannique lors de la guerre de Crimée, où leurs efforts contribuèrent à la victoire du camp franco-anglo-ottoman. Avant le dépouillement des archives Mackenzie, la vie

et le rôle exact de Mackenzie étaient méconnus. Grâce au travail de David Brooke, on comprend mieux ce qu'était ce type d'entrepreneur. Comme d'autres, il avait fait ses armes auprès de son père dans la construction de canaux, qui connurent jusque dans les années 1820 un âge d'or. À l'époque, le génie civil se professionnalisait, comme en témoigne la fondation de l'ICE en 1818. Dans les années 1830, Mackenzie prit vite le tournant du chemin de fer, et c'est comme entrepreneur ferroviaire qu'il est passé à la postérité, même s'il continua par la suite à construire des ouvrages de génie civil de diverse nature : ports, canaux, ponts routiers, etc. Entre son travail sur la ligne Liverpool-Manchester, au début des années 1830, et sa mort, William Mackenzie entreprit la construction de plusieurs dizaines de lignes petites ou grandes. En France, en association avec Brassey, outre le Paris-Le Havre, il mena notamment la réalisation des lignes Malaunay-Dieppe, Orléans-Bordeaux et Abbeville-Boulogne.

En vertu du système des entrepreneurs (*contractors*) dans le cadre duquel opérait Mackenzie, les actionnaires d'une ligne désignaient un ingénieur, qui négociait ensuite avec des *contractors* tout ou partie de la construction. Les *contractors* pouvaient ensuite sous-traiter différentes sections et ouvrages d'art à des *sub-contractors*, qui embauchaient et débauchaient. Les risques n'étaient pas nuls, par exemple dans le cas d'un krach spéculatif ou d'un accident majeur, à l'instar de l'effondrement du viaduc de Barentin en 1846. Mais globalement, c'était une époque où on pouvait gagner beaucoup d'argent dans la construction ferroviaire. Comme le montre David Brooke, extrêmement précis dans sa comptabilité, ce fut le cas de Mackenzie et Brassey, notamment en France où n'avaient pas encore émergé d'entrepreneurs majeurs à même de les concurrencer.

Tout en soulignant les réalisations de Mackenzie, David Brooke ne verse jamais dans l'apologie, et sa biographie ne dissimule ni son caractère difficile et colérique, ni surtout ses méthodes, peu reluisantes, à l'égard de son personnel, dont le travail était souvent éreintant, usant et périlleux. À bien des égards, Mackenzie rappelle le Thomas Gradgrind des *Temps difficiles* (1854) de Dickens : « Un homme de réalités. Un homme de faits et de calculs. Un homme qui agit selon le principe que deux et deux font quatre, rien de plus, et qui ne se laissera pas persuader que cela fasse rien de plus. » On saura donc gré à cet ouvrage d'avoir su restituer la vie de ce Gradgrind des chemins de fer, un Gradgrind porté hors de son Coketown par son âpreté en affaires, et surtout par le formidable essor du rail au cours de ces deux décennies.

Fabrice Bensimon