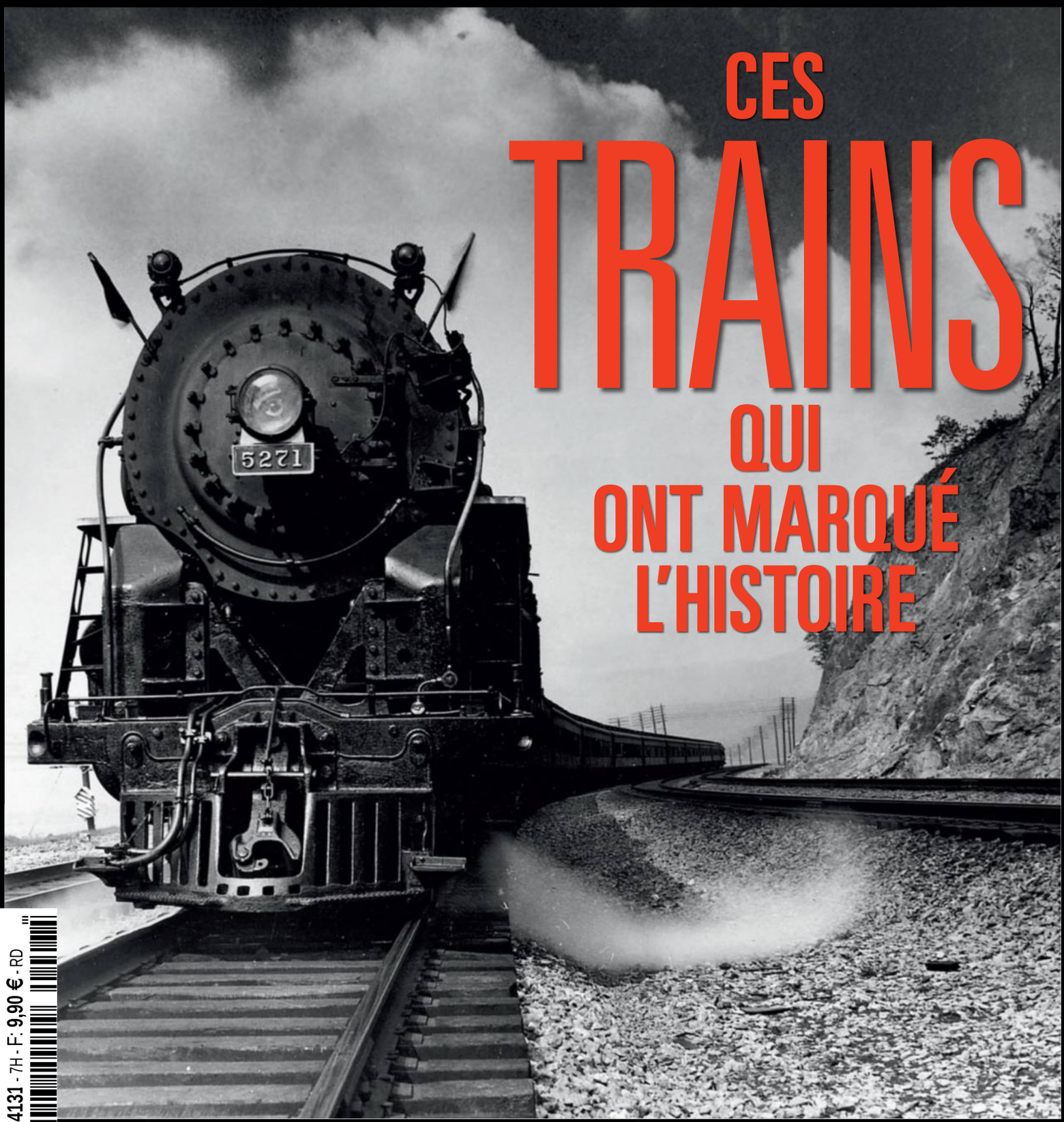
GEO HISTOIRE
HORS-SÉRIE
Novembre-décembre 2018

CES TRAINS QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE

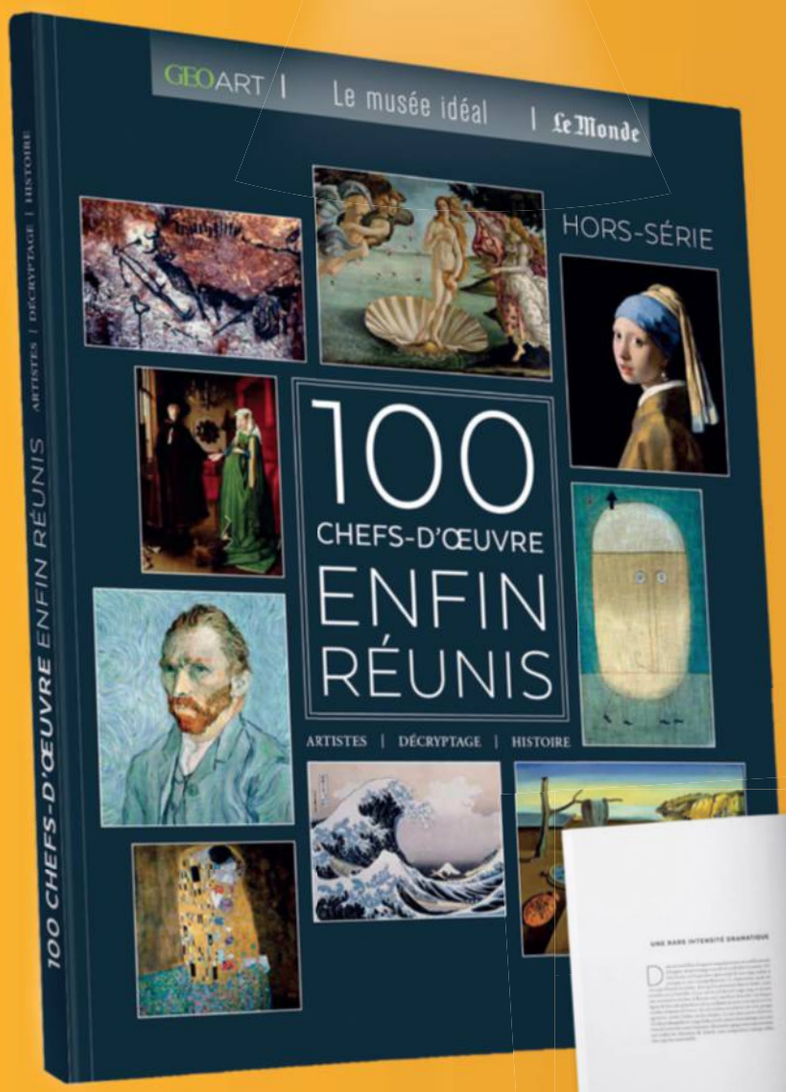


+ 1938-2018 LA GRANDE SAGA DU RÉSEAU FRANÇAIS

BEL: 10,90 € – CH: 15 CHF – CAN: 14,99 CAD – D: 13 € – LUX: 10,90 € – Port. cont.: 10,90 € – DOM: Bateau: 9,90 € – Maroc: 109 MAD – Tunisie: 20 TND – Zone CFP Bateau: 1600 XPF.

GROUPE PRISMA MEDIA
M 04131 - 7H - F: 9,90 € - RD

GEO ART
Le Monde
présentent



L'EXPO QUE VOUS NE VERREZ JAMAIS !

Réunir ces 100 œuvres relèverait de la gageure, tant elles sont convoitées, impossible à déplacer et que leur diversité rendrait fou un commissaire d'exposition ! Et pourtant, à travers un **parcours thématique original**, ce hors-série de la collection *Le Musée idéal* offre un **panorama inédit** de l'art pictural.



Disponible chez votre MARCHAND DE JOURNAUX
et sur www.macollection.fr



Paolo Verzone / Agence VU

Monter dans un train, remonter dans l'Histoire

Nous avons tous des souvenirs de trains. Pour moi, c'est à Madagascar une micheline hors d'âge, blanche et dotée d'un tablier rouge, qui se louait le week-end, au départ d'Antananarivo. Conducteur compris. A condition de bien se cramponner à l'intérieur de sa voiture – on aurait cru, en fait, un autocar futuriste monté sur pneus-rails – et de rester sur les voies secondaires, vestiges des exploitations forestières. Durant quelques heures, nous traversions les massifs d'eucalyptus, et leur parfum camphré se mêlait au souffle du cacochyme Diesel. Même en trompetant beaucoup, en brimbalant surtout, notre allure était pourtant si réduite que, dans les virages, les villageois trottinaient de part et d'autre de la voie pour nous vendre des oiseaux dans des paniers et des fruits aussi gros que ceux des contes. Nous étions tombés dans l'escalier du temps...

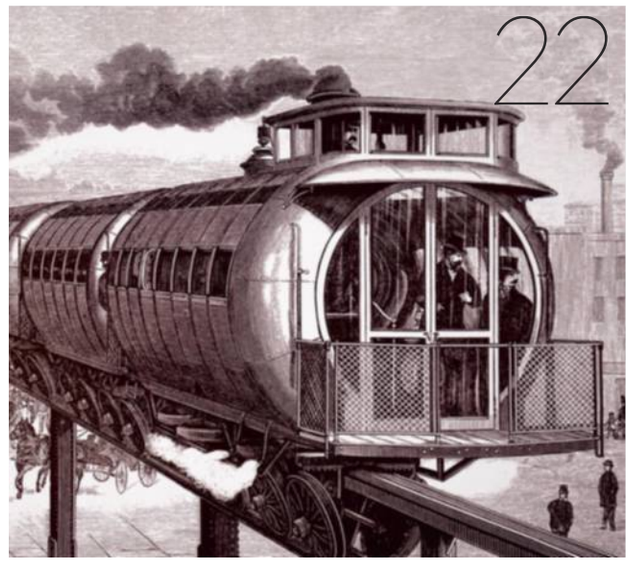
Si rien n'est plus poétique que ces locos antiques qui, ferraillant des essieux, se dissolvent dans le paysage, comment ne pas aimer celles qui prennent leur essor, pulsées par des mécaniques énormes, comme happées par un vertige horizontal ? Dans ce numéro, nous revenons ainsi à bord du Transsibérien, sur la voie la plus longue du monde, jadis ordonnée par le tsar, qui traverse sept fuseaux horaires. Et nous embarquons de même dans le Pékin-Lhassa, un défi technologique, dont les voitures sont dotées de respirateurs à oxygène car elles franchissent des cols à plus de 4 000 mètres d'altitude. Nous n'avons pas oublié non plus la fabuleuse conquête de l'Ouest, la ligne Congo-Océan avec son lot terrible de victimes lors de sa construction, et les bandes de *hobos*, vagabonds qui ont enflammé notre imaginaire et notre littérature... Fascinants périples dont on a gommé peu à peu ce qu'ils ont demandé d'efforts, de dynamite, d'ingénierie mais aussi de poésie. A admirer ces machines du XIX^{e} siècle, mécaniques plus ou moins roulantes, qui ressemblent plus à des chaudrons sur roulettes qu'à des véhicules, on réalise que l'épopée du rail a commencé il y a longtemps, et que la technique a balbutié – admirez ce surréaliste engin à chevaux galopant... sur un tapis roulant (voir page 26) ! Puis, peu à peu, passant de la vapeur à l'électricité, les réseaux se multipliant, enjambant les fleuves et perçant les montagnes, accompagnant et accélérant la marche du progrès, ces cortèges de fer et d'acier ont envahi nos vies jusqu'à faire partie de notre quotidien. Ils sont devenus les acteurs des grands comme des petits événements : des heures les plus guerrières aux plus joyeuses, des espoirs collectifs les plus insensés aux convois tragiques. A croire qu'il y a toujours un train quelque part pour tracer des lignes. Et écrire notre histoire commune...

JEAN-LUC COATALEM, RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT

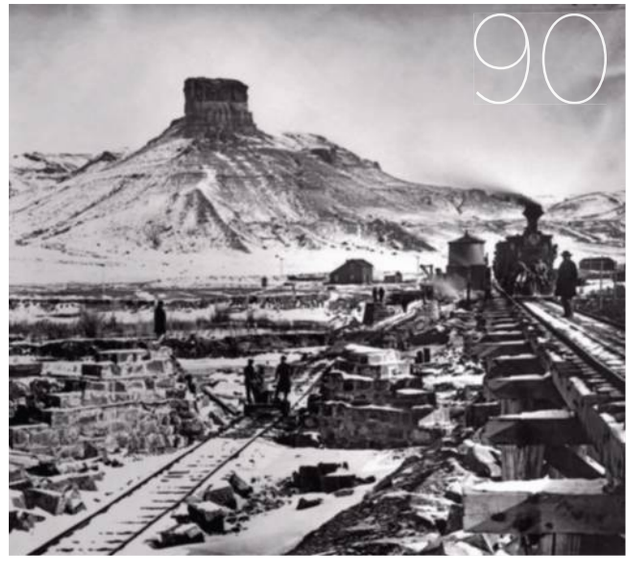


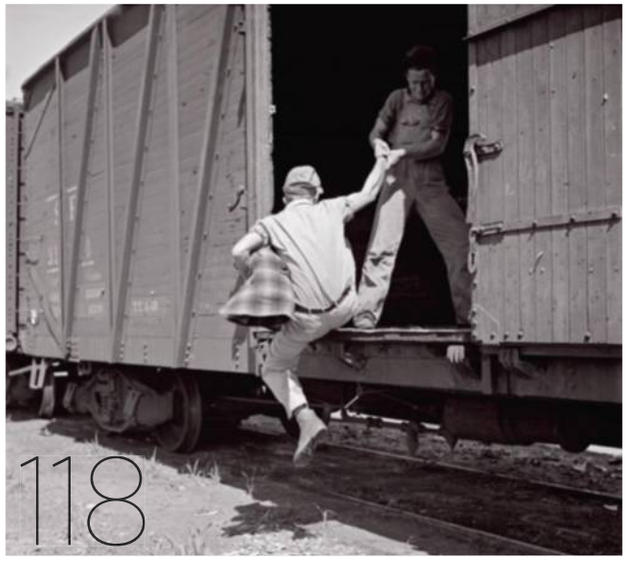
SOMMAIRE


8


22

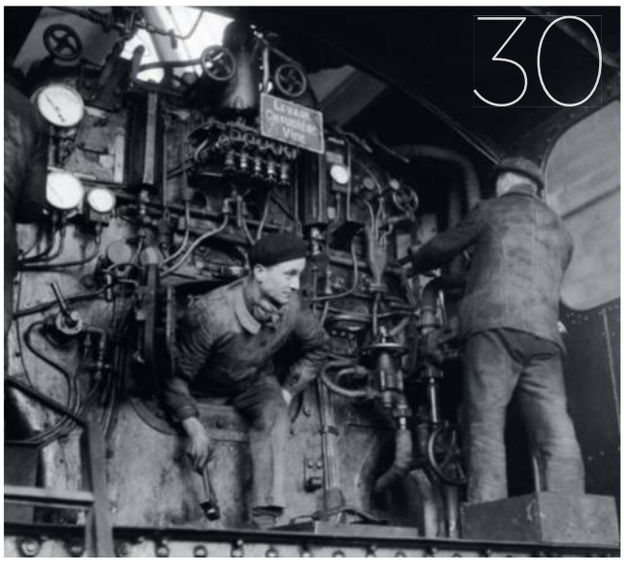

64


90


118


124

En couverture : une locomotive Hudson de la compagnie New York Central Railroad en 1929. Crédit photo : Getty Images/Bettmann. Archive.
Sommaire : De gauche à droite et de haut en bas : Getty Images/Archive photos/Underwood Archives ; UIG via Getty Images/Univerdal History Archive ; Keystone-France/Gamma-Rapho ; Neurdein/Roger-Viollet ; Granger Coll. NY/Aurimages ; Stefano de Lugi ; Rue des Archives/BCA/Everett : AG/Adoc-photos ; Sovfoto/VIG/Leemage.







L'HISTOIRE DES TRAINS

8 **A bord des légendes du rail**
Ils allient les prouesses mécaniques, le confort et le bon goût. Bienvenue à bord des plus beaux trains du monde.

22 **Folles machines roulantes**
Retour sur ces étonnants engins qui ont écrit le premier chapitre de l'épopée du rail, de 1786 à 1893.

28 **«Une chambre d'écho des chagrins et des rires»**
Pourquoi les trains fascinent-ils les écrivains ? Le point de vue de l'un d'entre eux, Baptiste Roux.

30 **1938-2018 : la grande saga du réseau national**
Ils étaient tous des cheminots. Quand la SNCF s'affiche. Quatre-vingts ans de progrès au service des usagers.

58 **«Au XIXe siècle, on pensait que le train apporterait la paix»**
Un entretien avec Luc Fournier et Clive Lamming, deux spécialistes de l'histoire des chemins de fer.

LES TRAINS DE L'HISTOIRE

64 **Joie et tragédies ferroviaires**
Depuis la fin du XIXe siècle, le train raconte le destin des hommes et des nations.

82 **Le train impérial : le convoi du tsar pris au piège**
En février 1917, tandis que la révolte gronde, Nicolas II tente de regagner son palais à Petrograd.

90 **Le Transcontinental : une épopée au Far West**
De 1865 à 1869, le chantier de la ligne reliant l'est et l'ouest des USA fut une course de vitesse entre deux compagnies.

100 **Le Pékin-Lhassa : à bord du «dragon de fer»**
Démarrée à Pékin en 1899, la ligne a été achevée en 2006. Elle révèle la mainmise chinoise sur le Tibet.

108 **La Bagdabahn : quand le Kaiser rêvait du Moyen-Orient**
Pour l'Allemagne, c'était la voie royale vers l'est. Mais les autres pays européens firent tout pour freiner sa réalisation.

118 **Sur les rails de l'Amérique : on les appelait les *hobos***
De 1870 à 1945, des centaines de milliers d'ouvriers saisonniers ont sillonné le pays en train… clandestinement.

124 **Le Congo-Océan : une traverse, un mort**
Entre 1921 et 1934, le chantier reliant Brazzaville à Pointe-Noire fit 17 000 victimes. Titanesque et cauchemardesque.

132 **Le Transsibérien : au cœur de l'âme russe**
Cette ligne de 9 288 kilomètres, réalisée au début du XXe siècle, est la plus longue du monde. Reportage.

L'HISTOIRE DES TRAINS

L'aventure ferroviaire aura été une épopée de visionnaires, de passionnés qui ont repoussé les limites de la technologie, conquis la vitesse et dompté la géographie. Elle s'est écrite dans les ateliers d'inventeurs géniaux et, sur le terrain, à la sueur des hommes. Panorama, des origines à nos jours, d'un moyen de transport qui continue de fasciner.

A bord des légendes du rail 8
Folles machines roulantes 22
Le train vu par l'écrivain Baptiste Roux 28

1938-2018 : la grande saga du réseau national :
Ils étaient tous des cheminots 32
Quand la SNCF s'affiche 40
Toujours plus beau, toujours plus vite... 46

Entretien : «Au XIXe siècle, on pensait que le train apporterait la paix» 58

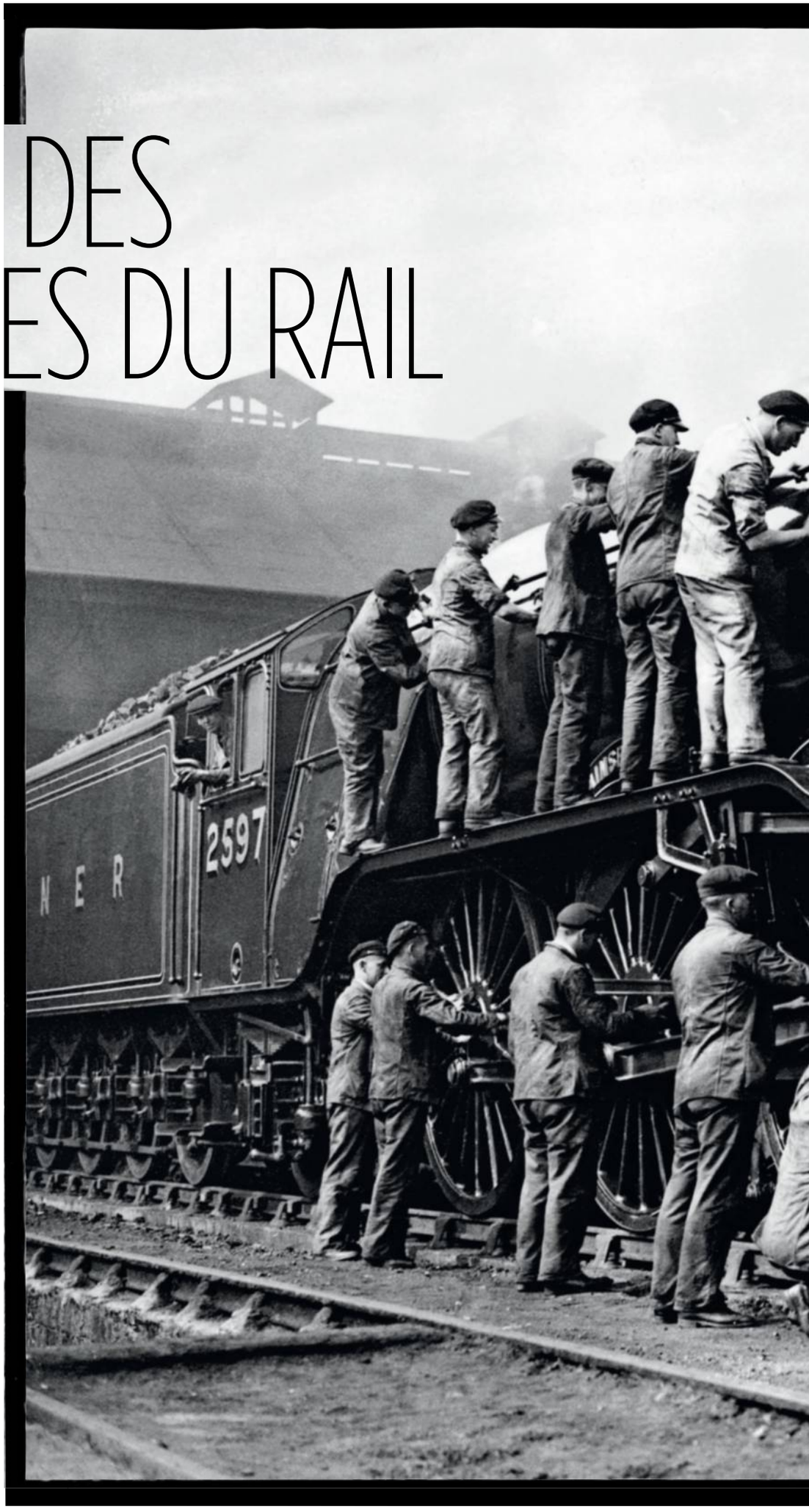


Underwood Archives/Leemage

Cette locomotive fut l'une des six premières «Rocket» mises en service en 1937. Ce train aérodynamique était exploité par la compagnie Rock Island Railroad, entre Fort Worth et Houston, tous deux au Texas.

À BORD DES LÉGENDES DU RAIL

Ils allient les prouesses mécaniques, le confort et le bon goût. Dans leurs voitures, tout n'est que calme, luxe et volupté. Bienvenue à bord des plus beaux trains du monde.



L'ÉCOSSAIS VOLANT
Ces cheminots lustrent un engin mythique : le Flying Scotsman (en français «L'Ecossais volant»), une locomotive à vapeur qui a connu son heure de gloire dans les années 1920, alors qu'elle reliait Edimbourg à Londres. Ce fleuron du patrimoine industriel de la Grande-Bretagne a été remis en service en 2016.



Corbis via Getty Images/Corbis Historical/Hulton Deutsch



Akg-Images/TT News Agency/SVT

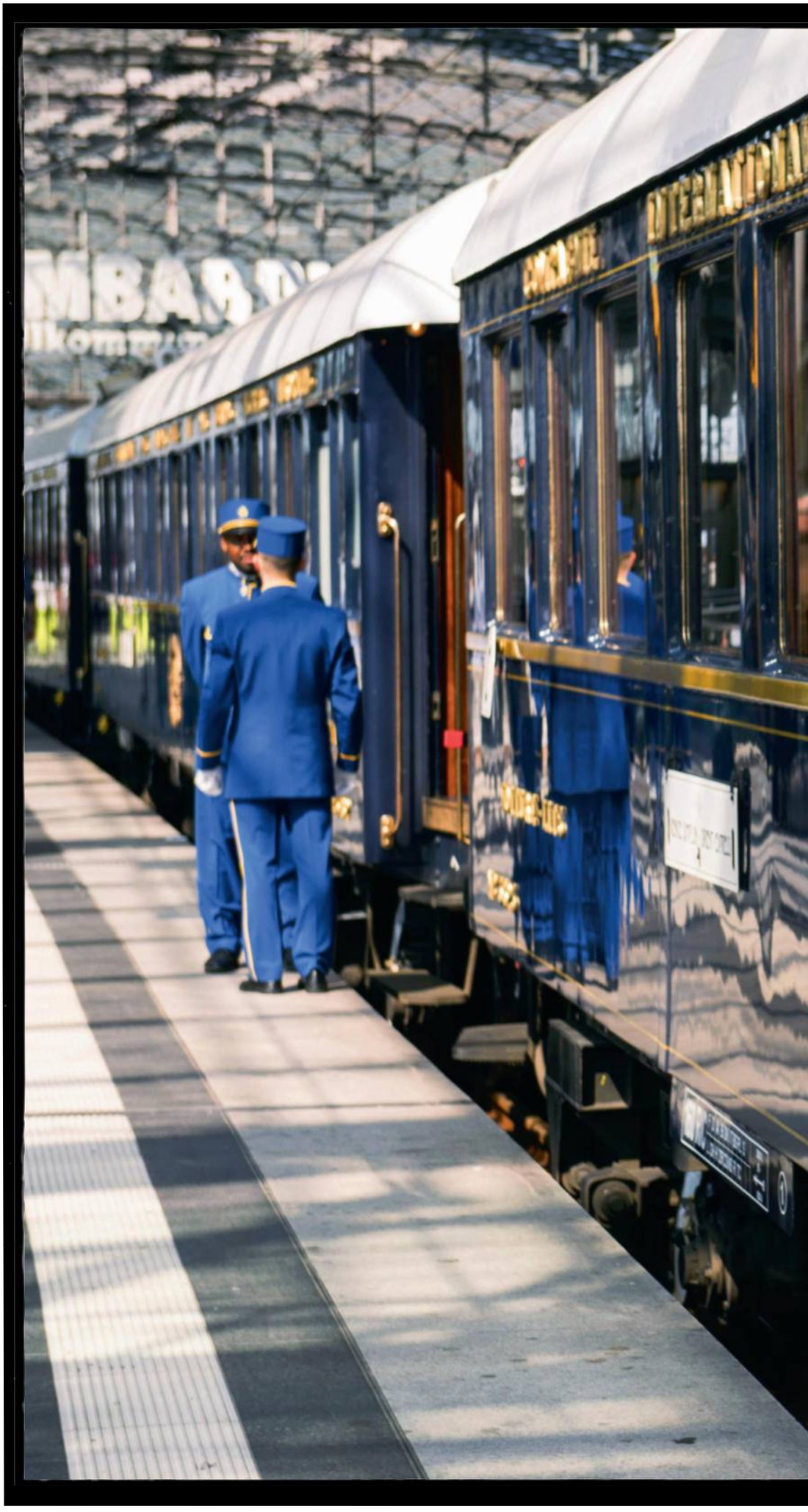


LA FLÈCHE D'OR RELIAIT PARIS À LONDRES EN SEPT HEURES... QUAND LA MER ÉTAIT CLÉMENTE

Les voyageurs de La Flèche d'Or arrivent à la gare de transit de Calais-Maritime, en 1926, pour embarquer à destination de l'Angleterre. De l'autre côté de la Manche, à Douvres, une nouvelle rame, appelée Golden Arrow du côté britannique, les attend pour gagner Londres. Ce service «train plus bateau» de première classe, composé de dix voitures de luxe de type Pullman à la livrée marron et crème, dont certaines étaient équipées de cuisines, circula entre la gare du Nord, à Paris, et Victoria Station jusqu'en 1972.

EN OFFRANT LE «WAGON DE L'ARMISTICE», **L'ORIENT-EXPRESS** EST ENTRÉ DANS L'HISTOIRE

L'Orient-Express (ici, lors d'une escale à Berlin le 6 avril 2016) fut créé par la Compagnie internationale des wagons-lits. Il assura de 1883 à 1977 la liaison entre Paris et Istanbul et inspira des œuvres aux plus grands auteurs : Tolstoï, Hemingway, Graham Greene et, bien sûr, Agatha Christie. A la fin de la Première Guerre mondiale, c'est dans le wagon-restaurant n° 2419 de ce train de luxe, transformé en bureau pour le général Foch, commandant en chef des armées alliées, que fut signée l'armistice entre les vainqueurs et l'Allemagne.





Imago/Studio X/Imago Stock & People



akg-images/Classicstock/H. Armstrong Roberts

CARÉNÉE COMME UNE FUSÉE, **LA MERCURY** A BATTU DES RECORDS DE VITESSE AUX ÉTATS-UNIS

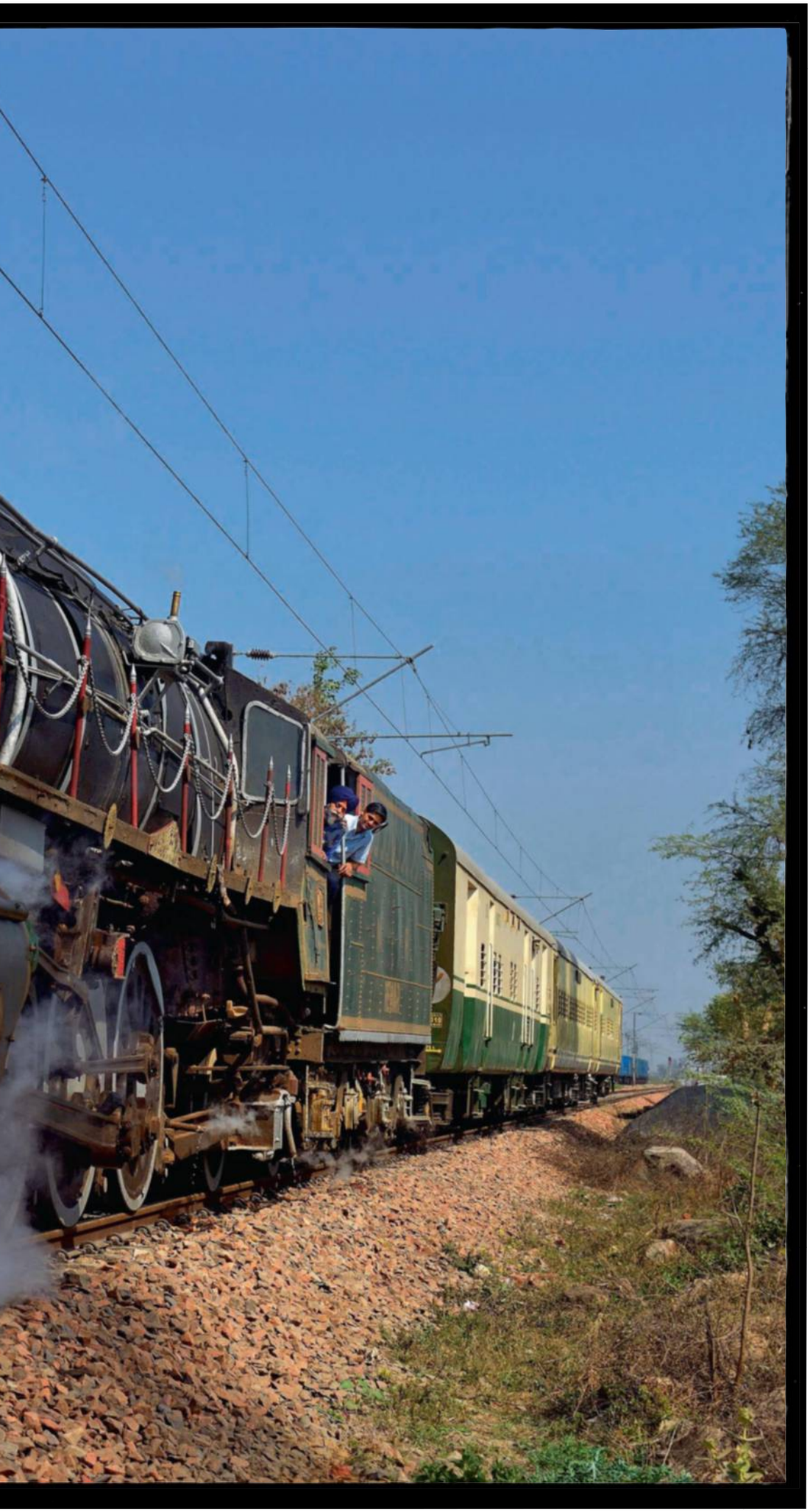
Conçue par le designer américain Henry Dreyfuss (1904-1972), ce joyau Art déco est considéré comme l'un des plus beaux trains de l'Histoire. Baptisée Mercury, en référence au dieu romain des voyages, la locomotive a été mise en service dans la région des Grands Lacs, entre Cleveland et Detroit. Elle a aussi établi plusieurs records de vitesse à plus de 130 km/h entre New York et Boston. Dans les wagons tapissés de couleurs pastel, les passagers pouvaient profiter du confort moderne : lampes individuelles et, grande nouveauté pour l'époque, la climatisation.



Getty Images/Archives Photos/Underwood Archives



Jean-Baptiste Rabouan/Hemis.fr



CETTE LOCOMOTIVE DU **STEAM EXPRESS** PORTE LE NOM D'UN GRAND CONQUÉRANT

Reconnaissable à son nez bombé orné d'une étoile argent, la locomotive Akbar est entrée en service dans les chemins de fer indiens après la Seconde Guerre mondiale. Capable d'atteindre la vitesse de 110 km/h, cette majestueuse machine a été baptisée en référence à Jalâluddin Muhammad Akbar (1542-1605), considéré comme le plus grand empereur moghol. Surnommée la «Fierté de la flotte» en Inde, elle a tracté les trains de luxe du passé, avant de reprendre du service en 2013, restaurée alors comme une locomotive touristique.

LE TRAIN BLEU A EMPRUNTÉ À LA MÉDITERRANÉE L'AZUR DE SA «LIVRÉE» ET DE SON NOM

C'est en 1949 que le Calais-Nice-Rome (créé en 1886) fut baptisé le Train Bleu en raison de la couleur de ses rames. Composé de voitures-lits, d'un restaurant et d'un bar très raffinés qui feront sa célébrité, il est fréquenté par une clientèle aisée et des célébrités comme Sacha Guitry, Jean Cocteau (qui créa un ballet en son honneur), Marlène Dietrich, Coco Chanel et ici, en avril 1959, des vedettes de la Nouvelle Vague : de gauche à droite, Andréa Parisy, Laurent Terzieff, Gérard Blain, Juliette Mayniel, Claude Chabrol, Roger Vadim et Annette Stroyberg.





Bernard Lipnitzki/Roger-Viollet

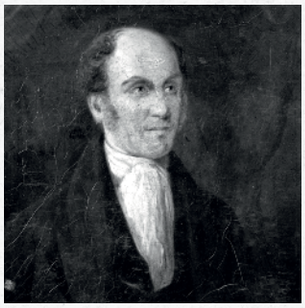


Picture Alliance/Photoshot/DPA/Leemage



SUBLIME PALACE ROULANT, **LE ROVOS RAIL** OFFRE AUX PASSAGERS UN VOYAGE HORS DU TEMPS

C'est en 1986, à l'initiative de Rohan Vos, un riche industriel, qu'est né le Rovos Rail, premier train de luxe d'Afrique du Sud. Vos et sa femme, Anthea, ont décoré eux-mêmes les spacieuses suites lambrissées et la voiture-restaurant de style édouardien (ci-contre) où l'on sert du kebab de crocodile au citron vert et à l'ail rôti. La voiture salon-observatoire est la grande attraction du train qui assure la liaison entre Pretoria et Graskop, dans le nord du pays. Seuls 28 passagers peuvent prendre place à bord de ce train, parmi les plus prestigieux du monde.

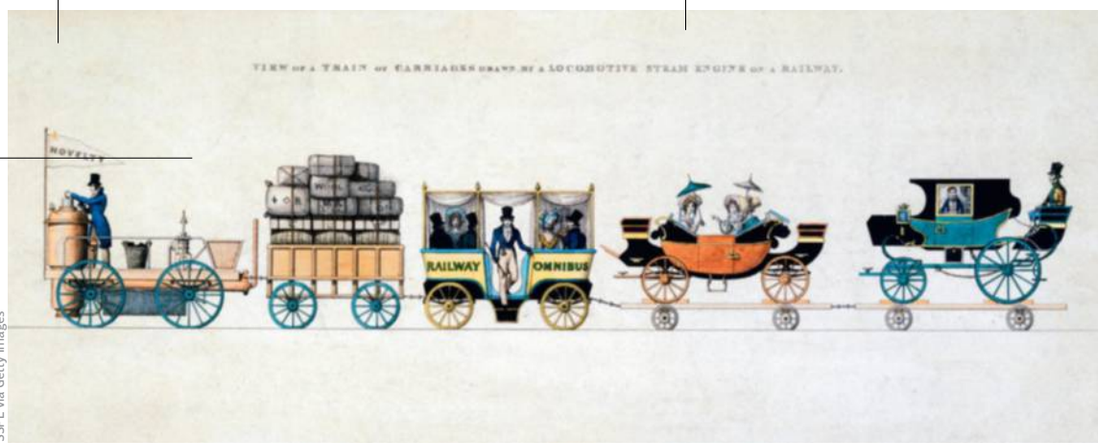


Sans Pareil, 1829. Avec ses 4,4 tonnes, la machine de l'Anglais Timothy Hackworth (ci-contre, son portrait) était plus lourde que les autres concurrentes de la course de Rainhill, organisée en 1829 sur la ligne Liverpool-Manchester. Malgré son poids, elle parvint à une vitesse de pointe de 25,6 km/h et effectua huit fois le parcours imposé par les organisateurs avant qu'un de ses cylindres ne se fissure. Un incident qui n'empêcha pas la Liverpool and Manchester Railway (la première ligne intercité) d'acheter cette locomotive.

SSPL via Getty Images

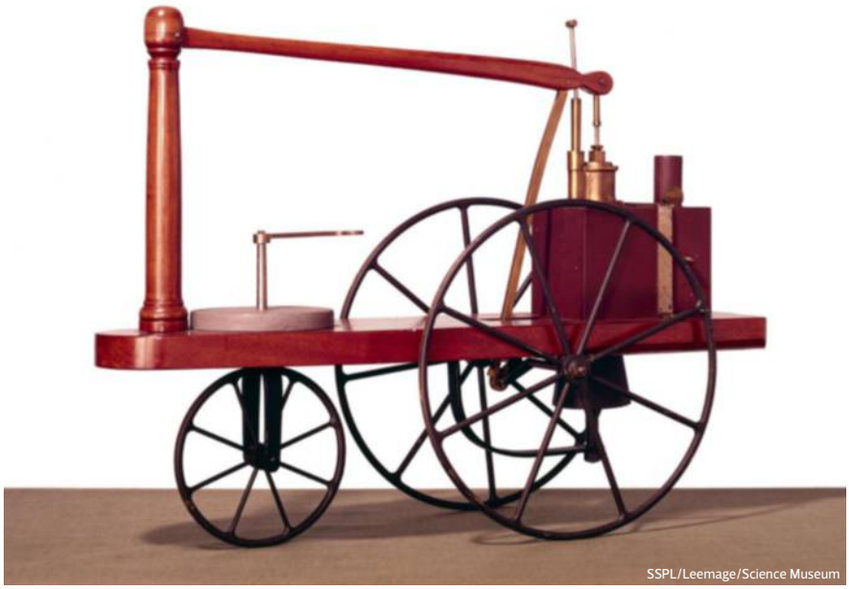
FOLLES MACHINES ROULANTES

C'est au Royaume-Uni qu'est né le chemin de fer. En 1786, l'Ecossais William Murdock conçu le premier engin roulant à vapeur. Huit ans plus tard, en Cornouailles, l'inventeur prolifique Richard Trevithick inaugurait la locomotive tirant des wagons. En septembre 1825, une première ligne était ouverte au transport de passagers, dans le nord-est du pays. Moins précoce, la France raccrocha vite – c'est le cas de le dire... – les wagons : en 1827, l'ingénieur Marc Seguin permit de décupler la puissance des machines grâce à sa chaudière tubulaire. Deux ans plus tard, la première locomotive française roulait sur la ligne entre Saint-Etienne et Lyon. Les Français furent également précurseurs, en 1893, en testant une machine électrique. Retour sur ces incroyables engins qui ont écrit le premier chapitre de l'épopée du rail...



SSPL via Getty Images

Novelty, 1829. Ce prototype, conçu et assemblé par John Ericsson et John Braithwaite, est la première *Locomotive Tender*, c'est-à-dire dont les réserves d'eau et de charbon sont stockées sur la locomotive elle-même. Dotée de mécanismes révolutionnaires, elle fut trahie par l'étanchéité de sa chaudière au concours de Rainhill (1829), et finalement abandonnée.

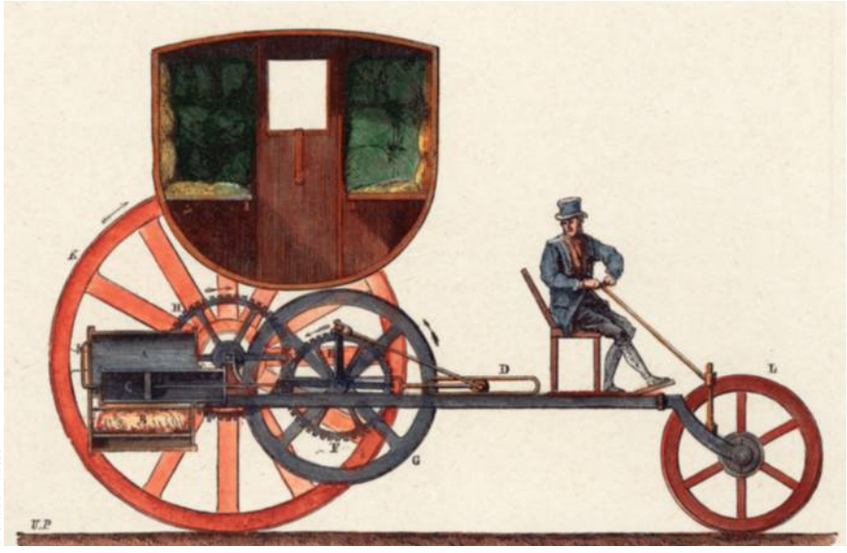


SSPL/Leemage/Science Museum

Locomotive de Murdock, 1786. Trois roues, une chaudière à l'arrière, une lampe à alcool pour chauffer l'eau et une barre à l'avant pour volant : la machine mise au point par l'inventeur écossais William Murdock est le premier engin, en Grande-Bretagne, à se mouvoir par sa propre puissance.

UN LARGE PUBLIC VENAIT ASSISTER AUX COURSES DE CES DRÔLES D'INVENTIONS

Puffing Devil, 1801. Ce «diable bouillonnant» (c'est la traduction de son nom) est l'œuvre du Britannique Richard Trevithick. Mais ce prototype échoua, avec huit personnes à son bord, à monter une pente inclinée à 5 %. La machine prit feu, quatre jours plus tard, lors d'un nouvel essai.



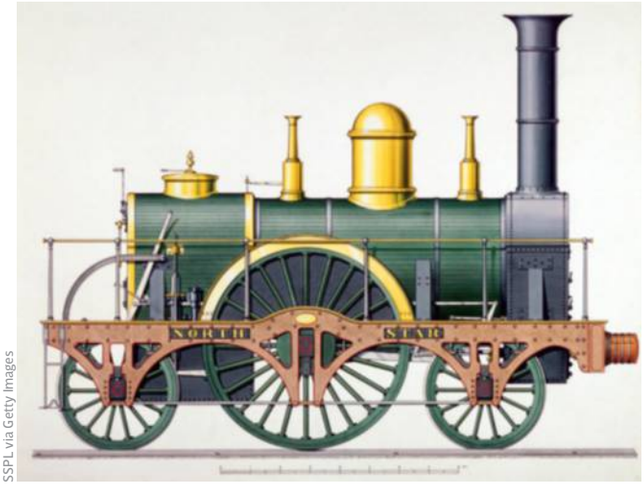
BF/Adoc-Photos



Mary Evans/Sipa



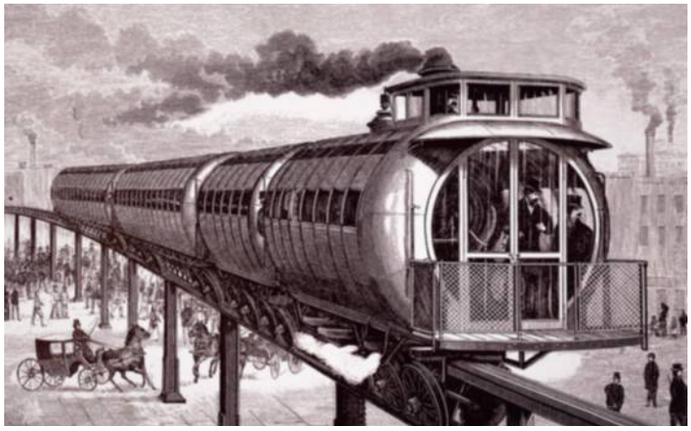
Leviathan, 1833. Dans le foisonnement de la révolution industrielle, qui devait donner naissance à l'épopée du chemin de fer, apparut cet étrange véhicule. Imaginé et développé par le docteur Church, il était capable de transporter 44 passagers entre Londres et Birmingham, soit de parcourir une distance de 180 kilomètres, à la vitesse – phénoménale pour l'époque – de 22 km/h.



SSPL via Getty Images

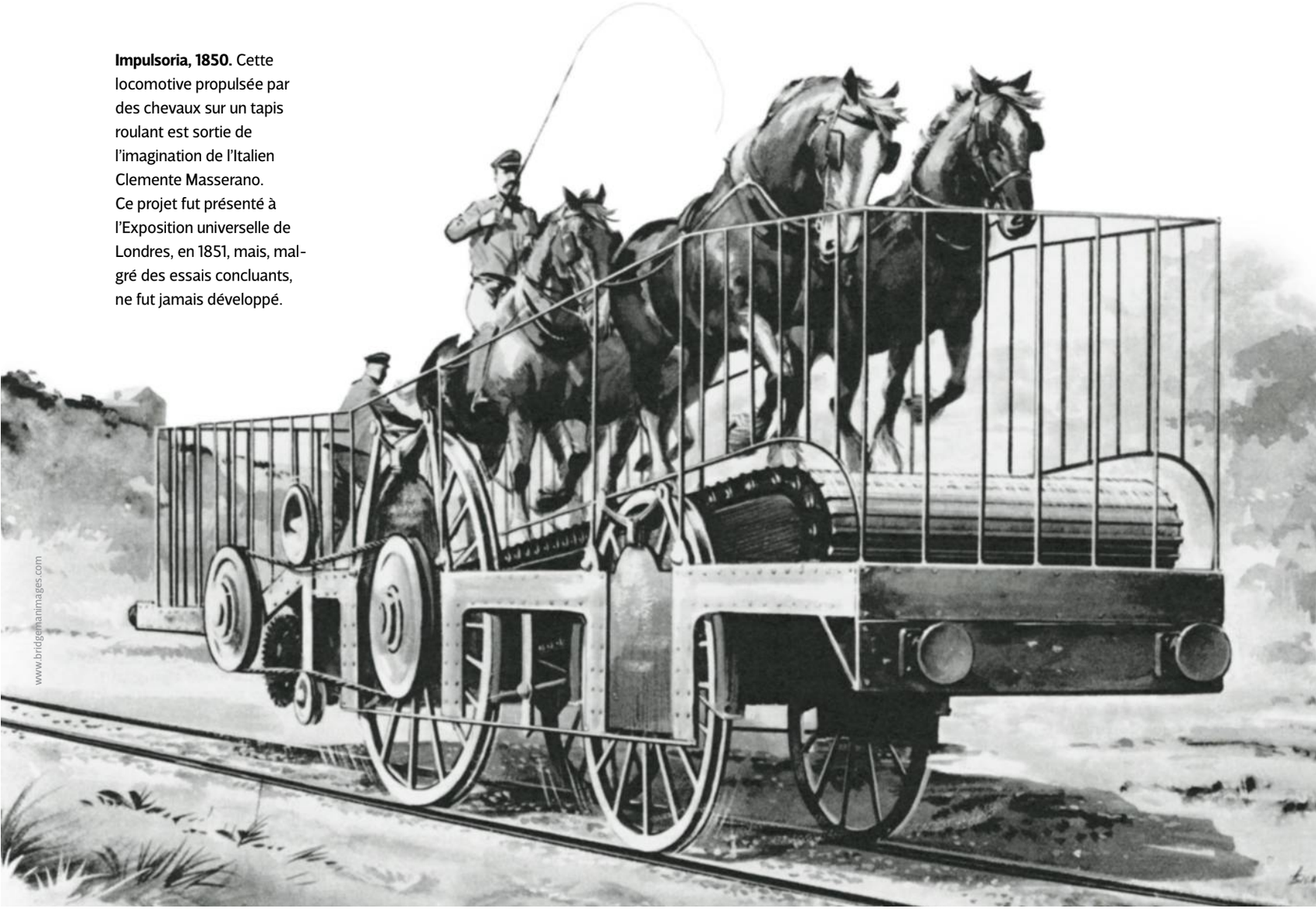
North Star 2-2-2, 1837. Le Britannique Robert Stephenson a conçu cette Etoile du Nord. «2-2-2» fait référence aux roues : deux à l'avant sur un essieu libre, deux roues motrices au centre et deux à l'arrière sur un essieu.

Système de monorail surélevé, 1850. Ce train aérien, inventé par l'Américain Josiah V. Meigs, fut testé à Cambridge (Massachusetts). Sûr et confortable (l'intérieur des wagons était capitonné), le projet était peut-être trop en avance sur son temps puisque l'expérience a pris fin en 1894, sans être renouvelée.

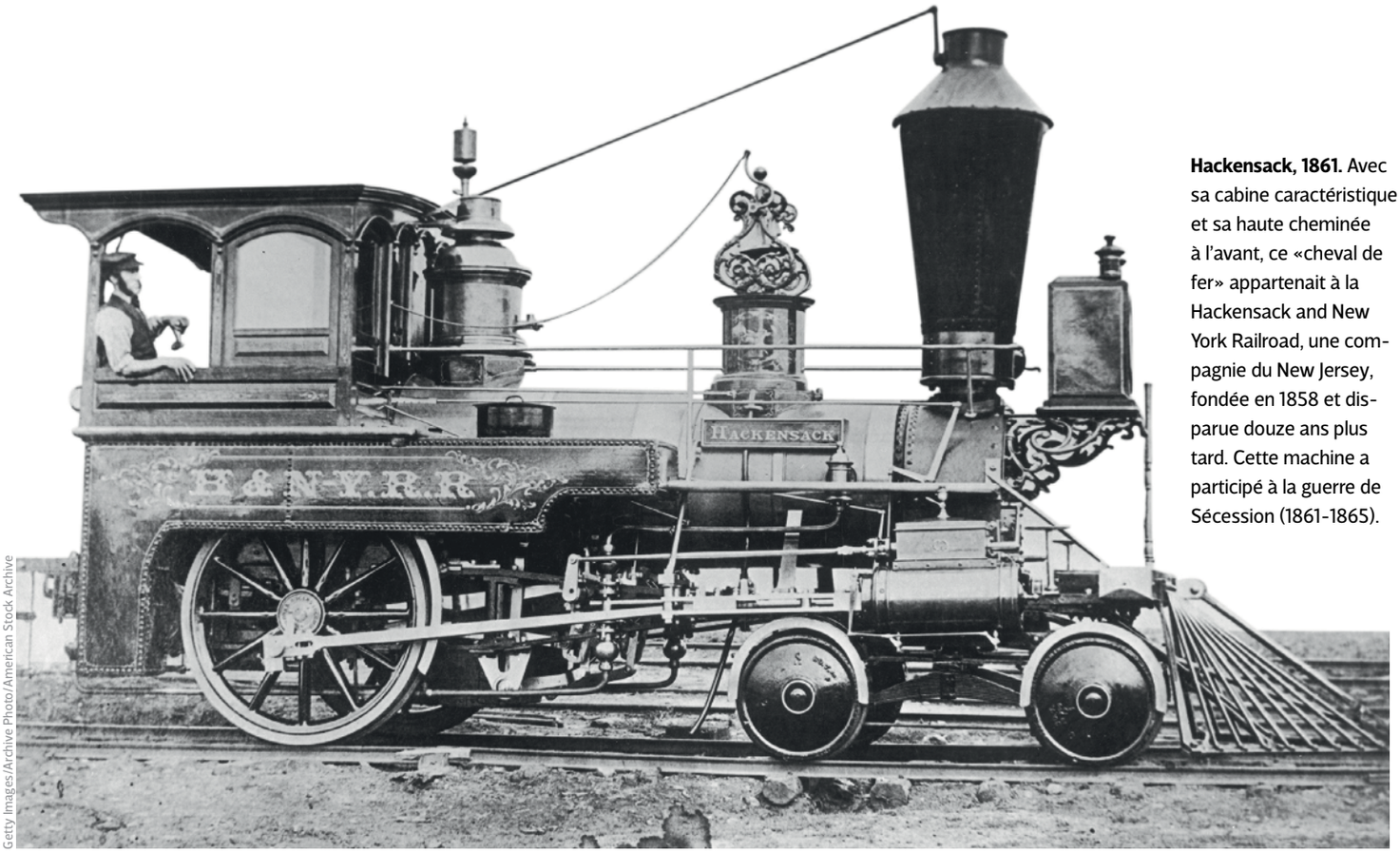


ullstein bild via Getty Images

Impulsoria, 1850. Cette locomotive propulsée par des chevaux sur un tapis roulant est sortie de l'imagination de l'Italien Clemente Masserano. Ce projet fut présenté à l'Exposition universelle de Londres, en 1851, mais, malgré des essais concluants, ne fut jamais développé.



www.bridgemanimages.com

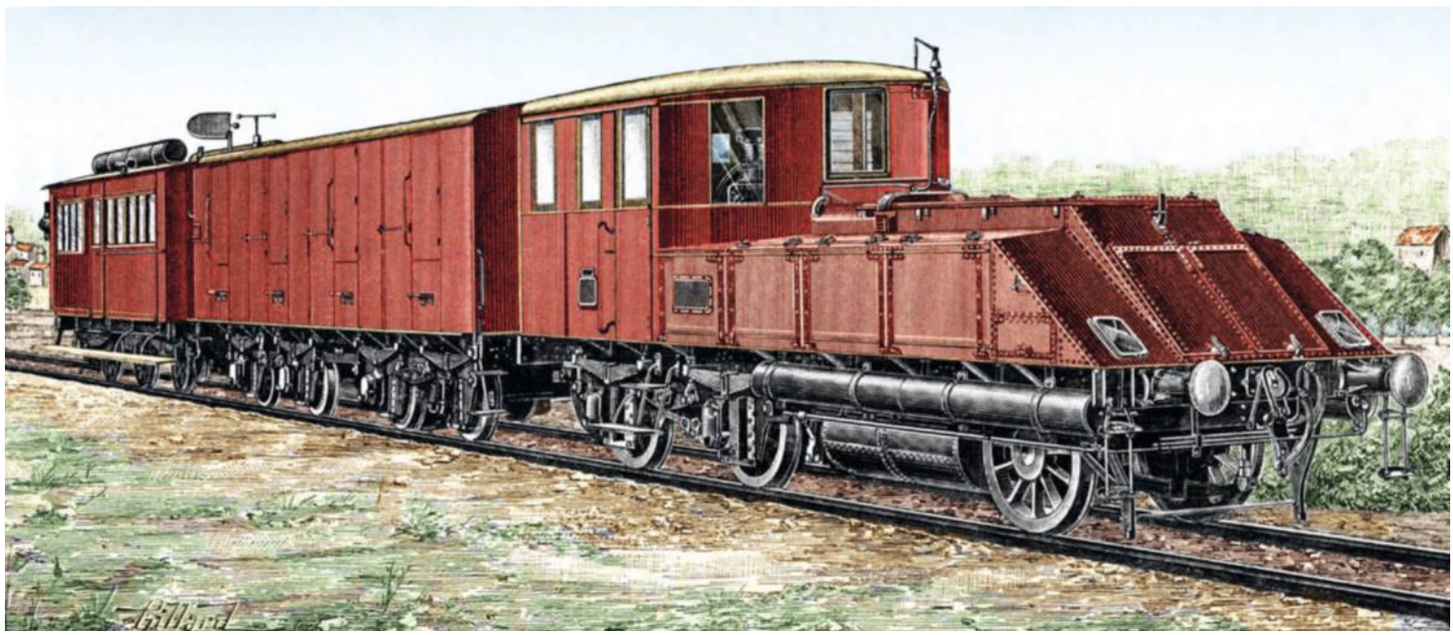


Getty Images/Archive Photo/American Stock Archive

Hackensack, 1861. Avec sa cabine caractéristique et sa haute cheminée à l'avant, ce «cheval de fer» appartenait à la Hackensack and New York Railroad, une compagnie du New Jersey, fondée en 1858 et disparue douze ans plus tard. Cette machine a participé à la guerre de Sécession (1861-1865).

AU TEMPS DES PIONNIERS, LES «ÉLECTRIQUES» ÉTAIENT BATTUES PAR LES «VAPEURS»

Locomotive Auvert, 1893. A la fin du XIX[e] siècle, la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) a testé une motrice à batteries, construite d'après les plans de l'ingénieur Louis Auvert. Avec une vitesse de 75 km/h, les performances de cette locomotive électrique étaient inférieures à celles des vapeurs qui atteignaient les 130 km/h.



AKG/Science Photo Library

« Une chambre d'écho des chagrins et des rires »

Les écrivains ont toujours entretenu un lien privilégié avec le train. La puissance des machines, le luxe ou la déglingue des wagons, et, bien sûr, les gares, lieux de tous les départs et de tous les possibles, ont alimenté leur imaginaire. L'un d'entre eux, Baptiste Roux, amoureux du chemin de fer, nous raconte pourquoi il aimait tant le temps où le train (lent) était une agora.



Alicia Pastaga

BAPTISTE ROUX
Ce docteur ès lettres et professeur agrégé est un amoureux des trains. Du TER au Transsibérien, il a sillonné le réseau ferroviaire du monde entier. Ses voyages lui ont inspiré *La Poésie du rail, petite apologie du voyage en train* (éd. Transboréal, 2008).

De nos jours, les voyages en chemin de fer s'effectuent dans une capsule de silence et d'autarcie, à peine troublée par les sonneries des mobiles et les déplacements intempestifs entre siège et couloir. Les pages des magazines, les oreillettes, les écrans d'ordinateur et de liseuses dressent une barrière infranchissable entre le passager et le monde extérieur. Les champs et coteaux comme la cosmogonie du compartiment s'abolissent dans le hors-sol qu'est devenu le déplacement à 320 km/h. Les paysages sont des décors et les compagnons de voyage des figurants anonymes.

Ainsi, un trajet ne vaut guère plus que la durée du blockbuster du moment, dont le générique de fin doit avoir le bon goût de coïncider avec l'arrivée en gare. L'on se coudoie pacifiquement, à bord de trains aseptisés où tout est fait pour que l'engagement physique du passager soit réduit à sa plus simple expression. Quiconque désire retrouver les sensations de son enfance, revenir au temps où le trajet ferroviaire se grisait d'un parfum d'aventure, doit quitter France et Europe pour des contrées où s'évanouissent les repères, se télescopent les époques et survient l'inattendu.

Car c'est dans les rudes steppes de Russie, dans la moiteur de l'Afrique subsaharienne ou dans le vertige des contreforts de l'Himalaya que l'on peut revivre pleinement l'aventure ferroviaire. Ces lieux offrent des espaces peu propices aux infrastructures de voierie, de sorte que nul transport n'est possible sans le recours au réseau ferré, cordon ombilical entre les territoires enclavés et les poumons économiques locaux. Que cela soit en Russie, de Tcheremkhovo à Angarsk, au Mali, entre Ambidédi et Dioubéba, dans le nord de l'Inde, de Kalka à Shimla, le train s'avère vital pour le petit négoce, le rendez-vous chez le médecin ou les visites domiciliaires. Véritable duplication de la pièce à vivre et de la cuisine, où les effluves syncrétiques s'entremêlent aux voix fortement timbrées, le train devient un espace de vie où la notion d'intimité perd tout son sens. Le wagon ou le compartiment apparaît comme la chambre d'écho des chagrins et des rires, une agora où chacun trouve naturellement son rôle et joue la partition qu'il s'est choisi.

L'habitude crée la familiarité et la nécessité rassemble : le jeune soldat, aux joues rosies par la bise cinglant les quais d'une gare que l'on dirait tout droit sortie d'une scène du *Docteur Jivago*, sera immédiatement interpellé et tutoyé, à peine son pa-



Corbis via Getty Images/Mike Abrahams

La ligne de chemin de fer entre Addis-Abeba et Djibouti a été réalisée par les Français en 1897. Ici, la gare de Debre Zeit, en Ethiopie.

quetage posé, par les voyageurs de tout âge. La fraternisation est facile – et l'alcool prompt. Puis, incidemment, le verbe se fait moins gaillard, et la conversation s'alentit. Débute alors, dans la torpeur de la bouteille passant de main en main, une somnolence animale, ponctuée par la cadence métronomique des bogies passant sur les rails aux éclisses mal jointoyées. Au loin, le crépuscule aux gris et vermillon estompés n'en finit pas de s'effilocher sur la vastitude sibérienne.

Mon souvenir le plus marquant demeure le parcours, effectué par trois fois, il y a quinze ans, entre Addis Abeba et Dire Dawa, sur la ligne à voie unique reliant la capitale éthiopienne à Djibouti. De prime abord, le voyageur français que j'étais se trouvait en territoire de connaissance : le matériel roulant était siglé SNCF, et le personnel répondait aux questions dans un idiome relativement respectueux de la langue d'Henri Vincenot, écrivain né dans le quartier cheminot de Dijon et grandi dans une famille d'employés du chemin de fer. De fait, il y a fort à parier que locomotives et wagons avaient pu connaître les années héroïques contées dans ses *Mémoires d'un enfant du rail* et accompagner à Dieppe ou Trouville les premiers bénéficiaires des congés payés. Motrice hors d'âge, essieux décatis, banquettes en bois vermoulues, peinture fanée : par quel mystère ces équipements avaient-ils pu braver les décennies et surtout se retrouver dans un pays dont les liens avec la France sont pour le moins ténus – en lieu et place du matériel italien attendu ?

Enfin, comme si la livraison comprenait également l'adoption des coutumes hexagonales, il nous a fallu attendre, avant que le départ ne fût donné, la fin de la partie de pétanque disputée par les cheminots. J'osai m'enquérir d'une particularité que je n'ai plus retrouvée depuis : la présence, en tête de train, donc précédant la locomotive, d'un immense wagon plat rempli de terre à ras bord. On m'informa que cette terre était destinée à constituer un pare-feu en cas d'attaque terroriste. L'agitation politique dans les territoires oromos rendait indispensables ces mesures de sécurité. Mais il semble bien que les déraillements dont il fallait déplorer la récurrence trouvaient davantage leur cause dans la vétusté de la ligne que dans les activités des rebelles...

Au début du XXIe siècle, il fallait compter près de dix-sept heures de parcours pour 425 kilomètres entre Addis et Dire Dawa (le double vers Djibouti). Le train, en l'absence d'une voie réellement carrossable, constituait l'unique mode de déplacement pour les populations descendant des hauts plateaux éthiopiens pour gagner le golfe d'Aden. La patience était de mise mais la récompense inoubliable : la ligne quitte les 2 400 mètres de la capitale pour descendre le long du rift est-africain. A moins de 40 km/h, elle permet d'observer avec une précision absolue l'acclimatation des essences végétales, qui s'étagent sur près de 1 000 mètres de dénivelé. Puis le convoi fend le calme des lacs, qu'il traverse sur des terre-pleins affleurant à grand-peine au-dessus des eaux. Plus tard, ce serait la brousse tropicale et les étendues désertiques qui enserrent la métropole djiboutienne.

L'arrivée à proximité d'une agglomération était précédée d'une prudente décélération, suivie de maints coups de klaxon. Le conducteur savait qu'à cet instant n'importe quel être (animal, vieillard, enfant) ou objet (ballot de vêtements, palette de denrées non périssables) pouvait surgir sous ses roues, de sorte que c'est presque à l'arrêt que le train se frayait un passage parmi les villageois indifférents au passage du convoi. Une seule exception : celle d'un petit groupe d'adolescents qui cavalcadent vers le convoi pour proposer une maigre provende de fruits et boissons.

Enfin, l'on s'en voudrait de ne pas mentionner le khat, indispensable compagnon de voyage. Abondamment mâchée durant le trajet, cette petite boule permet de vivre l'expérience ferroviaire dans un état de lucidité augmentée et de se rendre disponible aux plus imprévisibles rencontres, dont la moindre n'était pas le déjeuner dans l'hôtel-bar-restaurant de Mme Kiki, jouxtant la petite gare d'Awash. A près de 80 ans, cette Gréco-Arménienne préparait le ragoût de phacochère comme au temps de sa splendeur, quand le général de Gaulle et l'empereur Haïlé Sélassié Ier, au milieu des années soixante, occupèrent les deux chambres de l'établissement, en marge d'une rencontre informelle.

Depuis 2016, les investisseurs chinois ont créé une nouvelle ligne, dix ans après la fermeture du tronçon centenaire. On compte à présent deux voies électrifiées, et le temps de trajet d'Addis à Djibouti ne dépasse pas dix heures. Le matériel ferroviaire français, lui, a sans doute été dépecé et vendu à la tonne. La gare historique est désaffectée, et la nouvelle, fonctionnelle et high-tech, se trouve à plus de 10 kilomètres du centre. Et l'on peut enfin regarder la dernière production d'Hollywood sur son ordinateur... ■

BAPTISTE ROUX



Le 12 avril 1951, ce train de marchandises franco-allemand arrive à la gare Saint-Lazare. Une étape symbolique pour la reconstruction des deux pays après le séisme de la Seconde Guerre mondiale.

Keystone-France/Gamma-Rapho



1938-2018 80 ANS DE LA SNCF

La grande saga du RÉSEAU NATIONAL

En application du décret-loi d'août 1937, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) fut officiellement créée le 1er janvier 1938. Cette mesure répondait à l'époque à une urgence : sauver le rail français. N'ayant pas réussi à trouver le moyen d'être rentables depuis un siècle, les compagnies privées (du Nord, de l'Est, du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Orléans, Midi) étaient au bord de la faillite. Ces dernières durent apporter les lignes et le matériel nécessaires au réseau ferré national. Le président de la Cour des comptes, Pierre Guinand (1876-1944) devint alors le premier président de la SNCF de l'Histoire.

Le réseau français s'appuyait, lors de sa création, sur 515 000 cheminots et disposait de 42 700 kilomètres de voies, dont 8 % étaient déjà électrifiées. Mais, à peine née, la SNCF connut la plus terrible épreuve de son histoire, la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle elle subit de lourdes destructions. Elle perdit aussi beaucoup d'hommes : au printemps 1940, 730 cheminots furent tués par l'ennemi et 640 moururent en service par fait de guerre, 35 000 autres furent faits prisonniers. Après l'Armistice de juin 1940, la SNCF se mit «à la disposition pleine et entière du chef allemand des transports», avant de jouer un rôle crucial et fatidique dans les déportations. Après la Libération, les employés de la SNCF s'attelèrent au relèvement du réseau anéanti par les sabotages et les bombardements. L'heure de la reconstruction se confondit alors avec le début d'une nouvelle ère économique et technologique qui se poursuit aujourd'hui avec le règne de la grande vitesse. ■

1938-2018 80 ANS DE LA SNCF

ILS ÉTAIENT TOUS DES CHEMINOTS

Il y avait des «annonceurs» avec leur trompette, des «visiteurs» avec leur marteau, des «lampistes» avec leur lampe... Sur les voies ou à bord des machines, ils assuraient la bonne circulation des trains et la sécurité du réseau. Panorama de ces étonnants vieux métiers du rail.



SNCF-Médiathèque/Danis

L'ANNONCEUR

Tandis qu'un de ses collègues intervenait sur la voie, l'annonceur veillait à sa sécurité. A l'aide de sa trompette, cet employé devait être capable d'alerter les ouvriers chargés de la maintenance sur les rails à un kilomètre à la ronde. Ce qui demandait un certain souffle. Les annonceurs furent ensuite équipés d'une trompe reliée à un système à air comprimé.



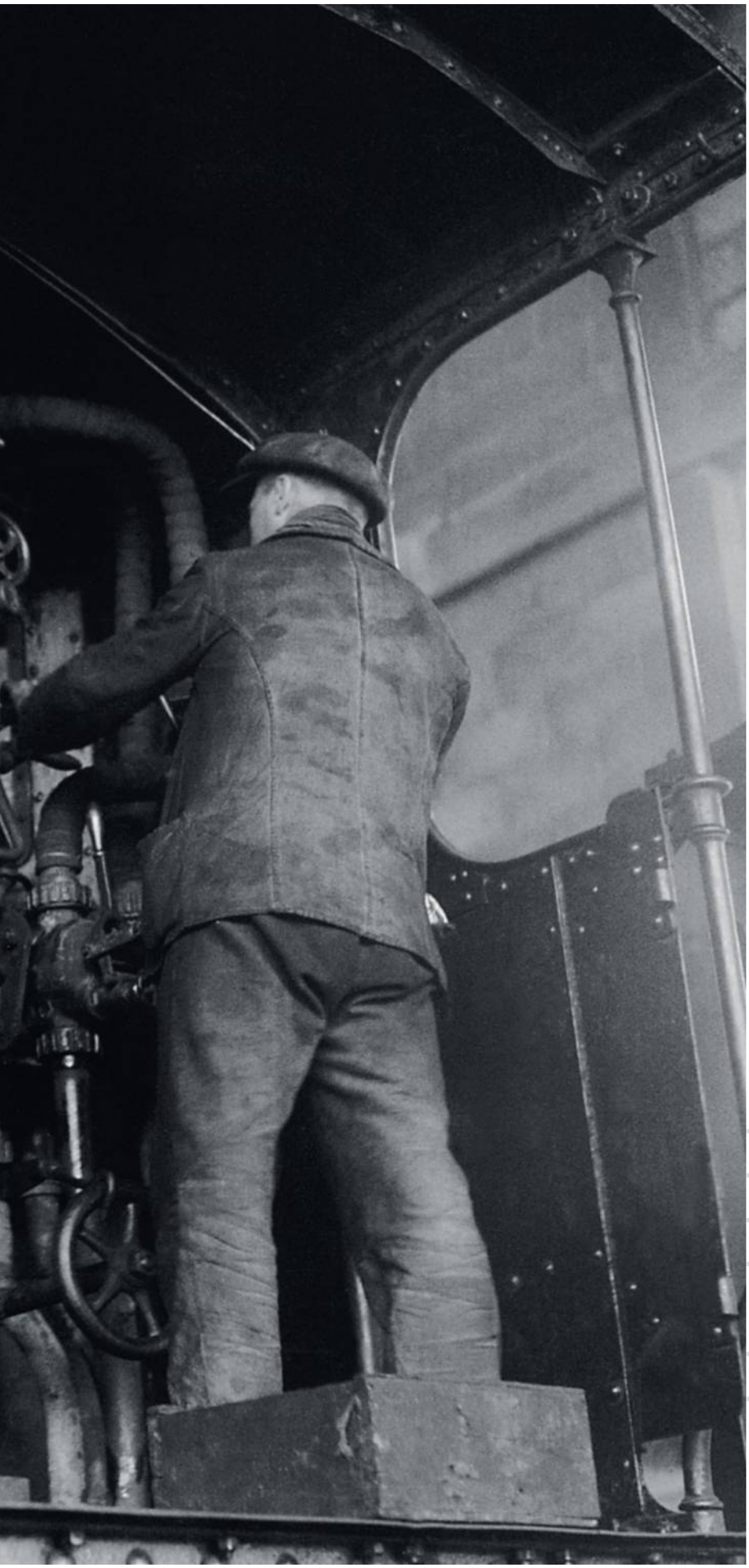
SNCF-Médiathèque/Lucien de Lille

LE CONDUCTEUR

Cet agent de conduite contemple la voie depuis la fenêtre de la cabine d'une légendaire Pacific 231, en mars 1957. Le chef de bord débutait sa carrière dans les ateliers comme mécanicien en réparant les moteurs des locomotives à vapeur avant de devenir un «roulant». Il faisait équipe avec le «chauffeur» qui était chargé, lui, d'alimenter la chaudière en combustible et en eau.



Keystone France/Gamma-Rapho





François Kollar/Bibliothèque Forney/Roger-Viollet

LE LAMPISTE

Chargé de l'éclairage de la gare et de la signalisation des trains, cet employé avait une responsabilité immense. Si une lampe à acétylène éteinte par le vent provoquait un accident, il était désigné comme responsable, d'où l'expression «la faute du lampiste» pour parler d'une personne qui paye à la place d'un autre. Le soir, il devait «faire sa tournée» pour éclairer les signaux sur les voies et les quais.

LE MÉCANICIEN

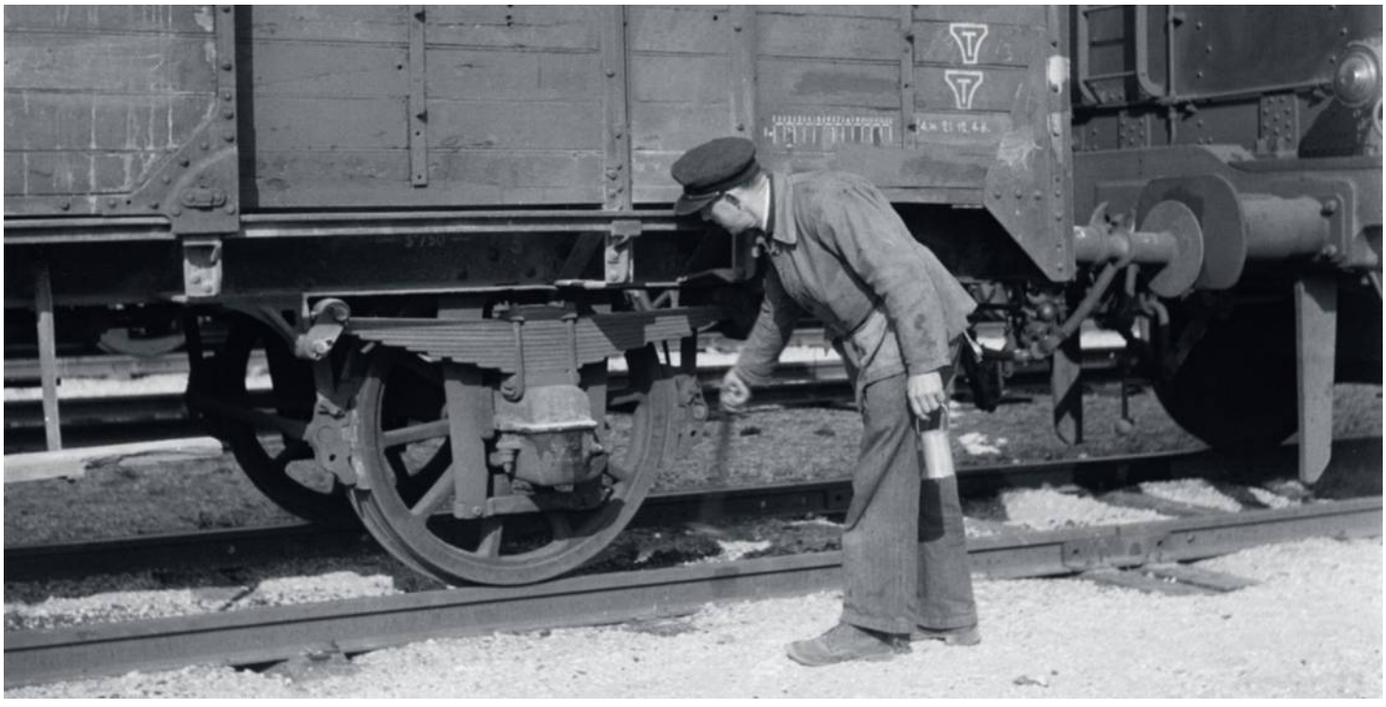
Cette photo des années 1930 montre un agent qui vient de vérifier l'étanchéité d'une chaudière avec son marteau. Chargé de surveiller le matériel roulant, ce mécano frappait sur les parties métalliques de la machine pour déceler au son d'éventuelles fissures ou cassures. Pour examiner certaines pièces, il lui arrivait même d'utiliser une baguette en bois qu'il collait à son oreille, à la façon d'un stéthoscope, tandis qu'il sondait le moteur.

LE CHEF DE GARE

Ce cadre important de la SNCF assurait le bon fonctionnement de la gare dont il avait la charge. Sa mission pouvait se résumer en un seul mot : coordonner. Il organisait le transport des personnes et des marchandises. Responsable de la sécurité de tous, il était garant du bon fonctionnement des équipements et de leur maintenance. C'est également lui qui donnait le départ des trains d'un coup de sifflet autoritaire. On voit ici le chef de gare Albert Lieppe, en avril 1951, afficher la liste des gares desservies par l'Orient-Express au départ de Paris.



Getty Images/Bettmann Archives



SNCF-Médiathèque-Dubreuille

LE VISITEUR

A une époque où l'électronique n'existait pas, châssis, essieux, roues, bogies (les chariots sur lesquels sont fixés les essieux) étaient vérifiés à l'œil et surtout à l'oreille. L'agent chargé de ces révisions effectuait ses «visites» avec une masse. Au moindre bruit suspect, indicateur d'une pièce défectueuse, le visiteur pouvait faire immobiliser le train.



François Kollar/Bibliothèque Forney/Roger-Viollet

L'AIGUILLEUR

Il assurait la circulation en temps réel des trains. Depuis son poste de contrôle, il manœuvrait les «aiguilles» (système permettant d'orienter les trains sur les voies) et définissait l'itinéraire des convois. Son métier exigeait beaucoup de rigueur, il devait réagir vite au moindre dysfonctionnement (personnes ou train bloqué sur la voie…).

LE BAGAGISTE

Dans un uniforme impeccable, il aidait les voyageurs à transporter leurs bagages (ici, à la gare de Paris-Saint-Lazare) jusqu'aux voitures de première classe des trains. Sa tâche terminée, il attendait une petite pièce en guise de pourboire. Celui qui avait la chance de travailler sur l'Orient-Express ou sur les lignes à destination de Deauville ou Nice améliorait sensiblement ses revenus.



Maurice-Louis Branger/Roger-Viollet



François Kollar/Bibliothèque Forney/Roger-Viollet

LE CHEF DE CIRCULATION

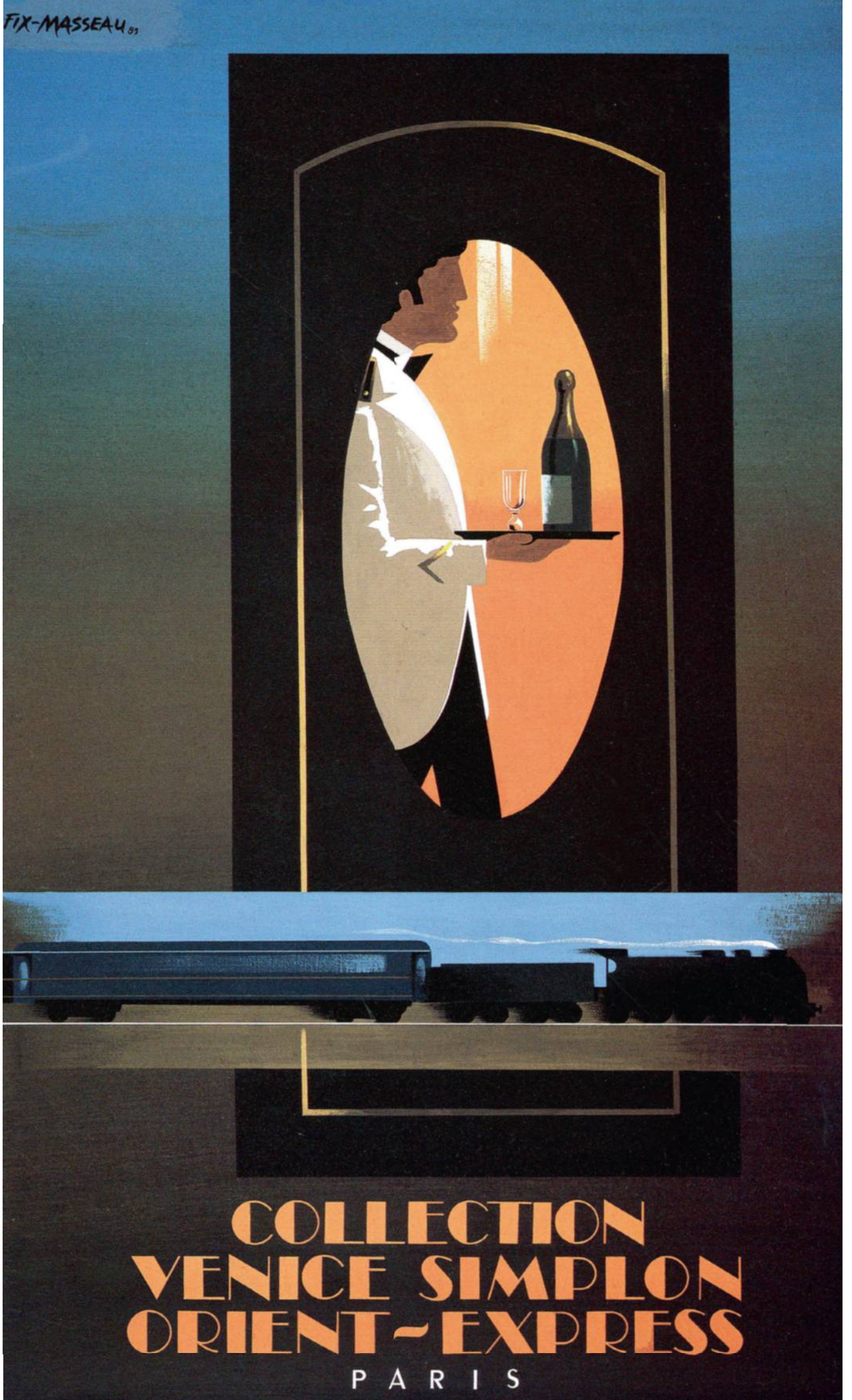
Chef d'orchestre des aiguilleurs, son poste était hautement stratégique car il assurait la surveillance et la gestion des flux de voyageurs. En cas de problèmes techniques, il donnait l'alerte et mettait en place les interventions. Le haut-parleur, ici à sa gauche, lui permettait d'annoncer les ordres de départ en fonction de la planification.



DQ/Georges Kelaidites/Fonds J.-B. Gillot/Adoc-Photos

L'AGENT D'ENTRETIEN

Les trains, surtout ceux des lignes prestigieuses, ne devaient pas être seulement confortables et rapides, mais aussi propres et beaux ! Cette brigade, chargée du lessivage des wagons, escabeau à l'épaule, s'apprêtait à astiquer les wagons d'un convoi de voyageurs en gare de Lyon, à Paris, dans les années 1960. Tandis que d'autres agents d'entretien s'occupaient de nettoyer les compartiments.



Affiche : 1980, France Venice-Simplon-Orient-Express / © Fix-Masseau/© ADAGP, Paris 2018. Photo : The advertising Archive/Aurimages.

1938-2018 80 ANS DE LA SNCF

QUAND LA SNCF S'AFFICHE

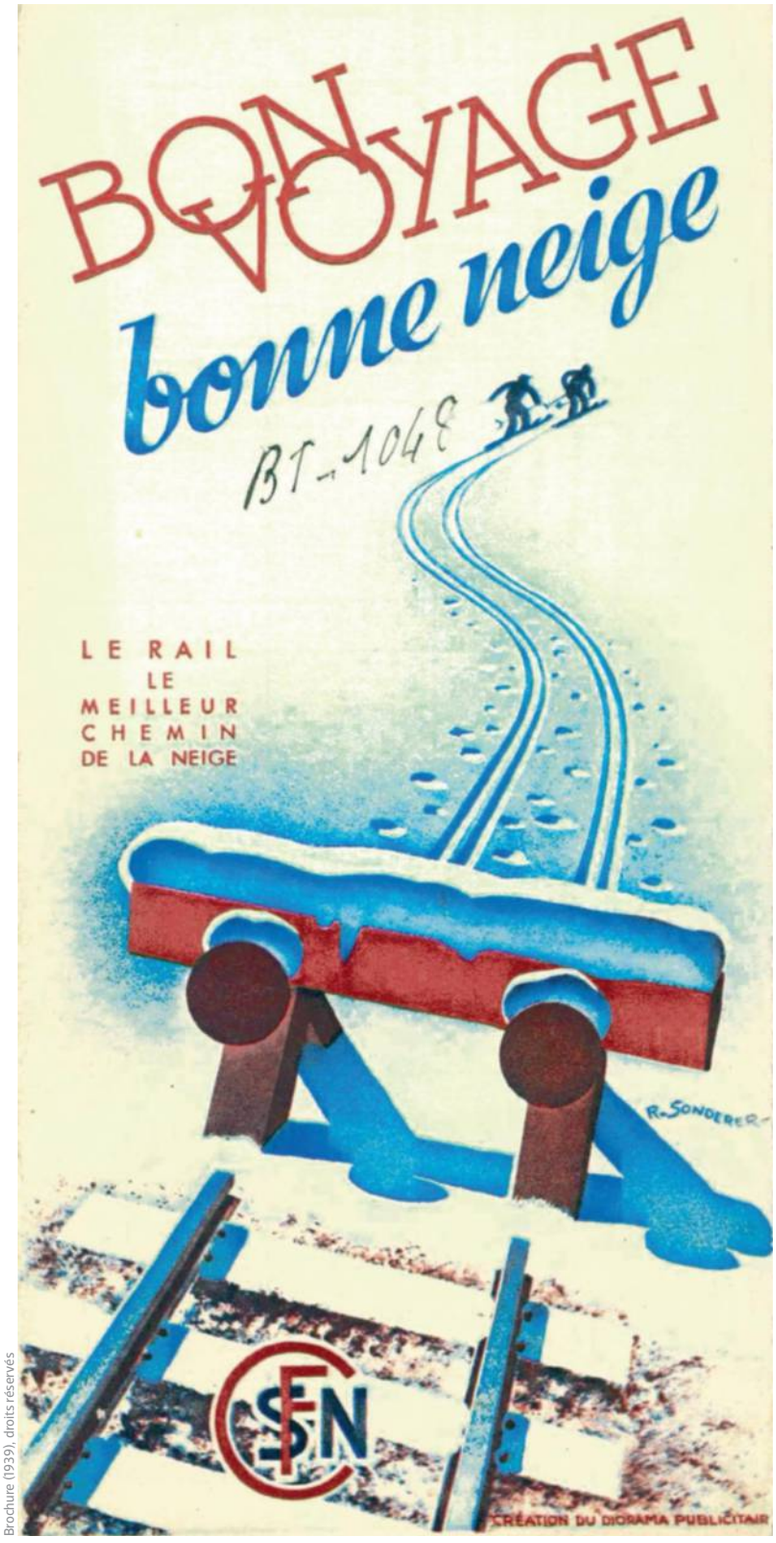
Le prestige, la vitesse, la réduction des prix... Les affiches publicitaires de la Société nationale racontent aussi les temps forts de l'histoire des voyages ferroviaires en France. Florilège.



Carte de vœux 1982 © Droits réservés. Pour les pages 41 à 44 : Sardo - Centre national des Archives historiques (CNAH) du groupe SNCF. Retrouvez ces documents sur Open Archives SNCF.

Dans les années 1980, le chemin de fer joue sur la nostalgie de l'Orient-Express et la modernité du TGV

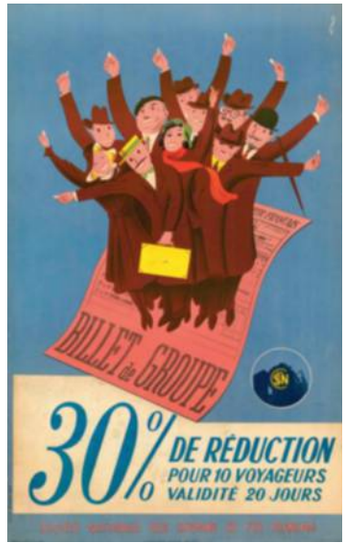
Vacances faciles, tarifs réduits... En 1939, le train parie sur la nouvelle France des congés payés



Brochure (1939), droits réservés



Affiche : Gentric (1947), droits réservés



Affiche : Garetto (1939), droits réservés



Affiche : Garetto (1939), droits réservés



Affiche (1982), droits réservés

En 1982, avec ce bagage en suspension, l'affiche suggère avec humour un voyage sans heurts et en toute insouciance

En parlant d'écologie et de bien-être à la fin des années 1980, la SNCF avait… un train d'avance !



Affiche (1985), droits réservés

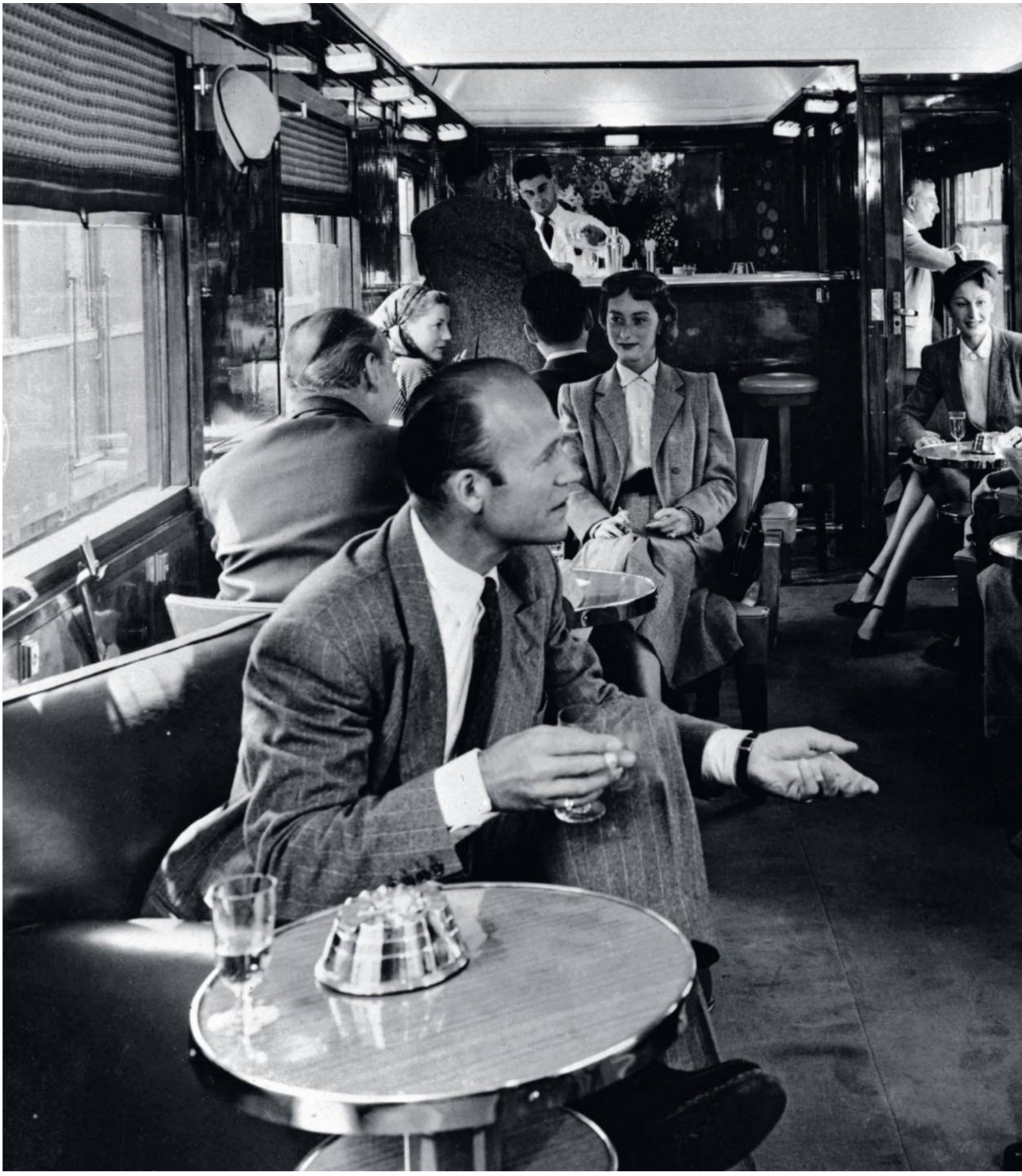


Affiche (1986), droits réservés



Affiche - Eric (1974), droits réservés. Sardo-Centre national des Archives historiques (CNAH) du groupe SNCF. Photo : Coll. Perrin/Kharbine-Tapabor.

En 1970, une incursion dans l'univers de la science-fiction avec ce train qui ressemble à une fusée



Dans la voiture salon-bar du Train bleu, en 1952, on prend le temps de discuter autour d'un verre et – c'est encore autorisé – de fumer une cigarette.

1938-2018
80 ANS
DE LA SNCF

Toujours PLUS BEAU Toujours PLUS VITE...

Avant le TGV à 320 km/h, il y eut les buffets-bars, les sièges pivotants et même des boutiques de luxe et des salons de coiffure. Retour sur huit décennies d'innovations, d'ingénierie et de design.



Jacques Boyer/Roger-Viollet



Lapi/Roger-Viollet

Ces écoliers partent en colonie de vacances en 1945. Alors que l'automobile reste encore un luxe, le train s'impose comme le moyen le moins cher pour voyager.

1951

Sur la ligne Paris-Lyon, la SNCF teste un siège pivotant pour être dans le sens de la marche, avec une table amovible et une lampe.

1956

Le 3 juin, la SNCF supprime les wagons de 3e classe. Il n'existe plus désormais que deux catégories de confort dans les trains.

1969

Création des voitures Grand Confort, en livrée rouge et gris inox, utilisées par Elisabeth II, en 1972, lors d'une visite en France.

1976

La SNCF lance le train Corail qui se caractérise par la généralisation du confort, de la suspension et de l'insonorisation.

1983

Les usagers des petites lignes bénéficient de meilleures conditions de transport avec les nouveaux TER (Train express régional).

LE CONFORT

Jusqu'en 1956, la SNCF a maintenu trois catégories de voitures comme autant de catégories sociales. Elle supprima la classe inférieure «pour des raisons démocratiques». Depuis, la compagnie s'est montrée soucieuse du bien-être de ses passagers. Sièges équipés de tablettes, climatisation, mais aussi choix des couleurs, designs ergonomiques, semblent satisfaire les Français puisque, selon un sondage réalisé par Kelbillet (numéro 1 des moteurs de recherche multitransports) en septembre 2015, le train reste leur mode de voyage préféré pour effectuer un trajet supérieur à 200 kilomètres. ■

En 2005, la SNCF demande à un couturier, petit-fils de cheminot, d'habiller ses trains : Christian Lacroix imagine des sièges velours prune, vert pomme et rouges.



Fotoreso/Christophe Recoura

L'ÉLECTRIFICATION

L'électrification du réseau fut le fruit de la volonté d'un homme, d'une crise économique et d'une révolution technologique. C'est Louis Armand d'abord, PDG de la SNCF, qui démontra, en 1955, l'avantage d'utiliser le courant EDF grâce à des essais sur la ligne Aix-les-Bains-La-Roche-sur-Foron. Le choc pétrolier de 1973 rendit ensuite urgent de trouver une réponse à la flambée des prix des énergies fossiles. Enfin, l'avènement des lignes à grande vitesse accentua le phénomène. Aujourd'hui, 16 000 kilomètres de lignes SNCF (sur un réseau de 30 880 kilomètres) sont électrifiés. ■

1893

La première traction électrique d'un train s'est effectuée en France, fin novembre, entre les tunnels de Montmartre et de la Béraudière, tous deux à Saint-Étienne.

1900

Le 12 avril est inaugurée la première ligne électrifiée entre les Invalides à Paris et Issy-les-Moulineaux.

1946

Dans le cadre des reconstructions d'après-guerre, l'électrification du réseau ferré est une des priorités du gouvernement.

1955

Louis Armand, PDG de la SNCF, choisit la «traction électrique alimentée en courant alternatif à fréquence industrielle de 50 Hz» qui permet de faire 40 % d'économie en se raccordant à des postes EDF existants.

1971

Le réseau français compte 9 320 kilomètres de voies électrifiées. Il y en avait 3 360 kilomètres en 1939.



Cet «écureuil», comme sont surnommés les techniciens chargés de la maintenance des caténaires, effectue la réparation d'un portique. Un courant de 25 000 volts circule dans les câbles.



SNCF-Médiathèque



Gamma-Keystone via Getty-Images

Entrelacs de câbles et de rails à la gare de Paris Montparnasse (ici en 1980). Aujourd'hui, plus de la moitié du réseau français est électrifié.

LES SERVICES

Pour convaincre sa clientèle de préférer le train à tout autre moyen de transport, la SNCF a adapté ses prestations à l'évolution du mode de vie des voyageurs : premiers téléphones à la fin des années 1950, Wi-Fi dans les TGV... Les hommes d'affaires furent une cible privilégiée : boutiques, salons de coiffure, secrétariat ont même été mis, à une époque, à leur disposition sur les grandes lignes. Dernièrement, le TGV a innové avec des offres de cours de bricolage et des séances de voyance ! ■

1930

Des wagons-bars apparaissent sur des lignes où l'exploitation d'un restaurant n'est pas rentable. Ces snack-bars ou buffets-bars seront conservés par la SNCF jusque dans les années 1970.

1959

Le 5 mai, la première cabine téléphonique insonorisée est installée dans la voiture-bar du nouveau Paris-Lille.



Keystone-France/Gamma-Rapho

1971



Gérard Blancourt/Rue des Archives

Dans le Train bleu, une boutique de luxe avec hôtesse, un service de secrétariat, un coiffeur, un fleuriste et un marchand de journaux sont à la disposition des passagers.

1976

Le bar Corail, un espace de vente en continu, avec un coin salon pour consommer, est introduit dans les trains Corail à grande distance.

2003

Sur certaines grandes lignes sont créés un espace enfants, des toilettes pour handicapés, un emplacement pour vélos.



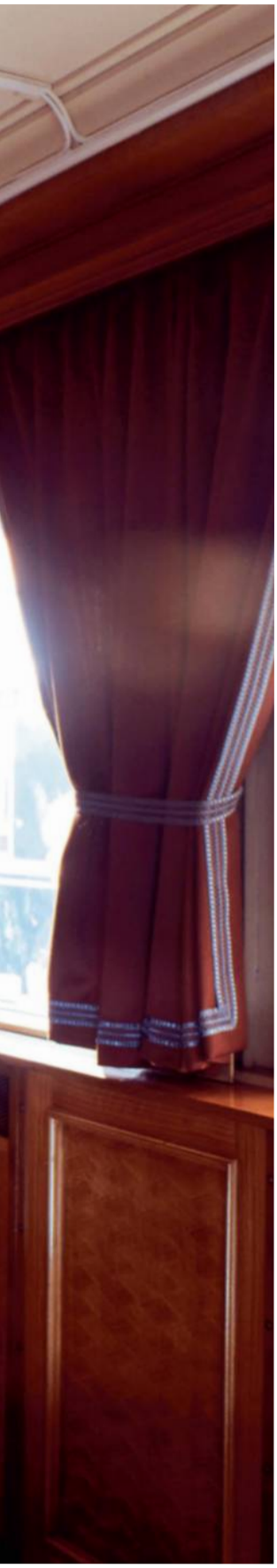
SNCF-Médiathèque/A. Boucher



En 1969, des passagers du Mistral, un rapide assurant le trajet de la ligne Paris-Nice, profitent du salon de coiffure installé dans un des wagons.



Outre ce bureau, le général de Gaulle jouissait d'un salon, d'une chambre avec un lit sur mesure (2,10 mètres de long) et d'un cabinet de toilette avec douche.



Migny/Kharbine-Tapabor

1913

La PR 1, pour Présidence de la République 1, a été conçue pour les déplacements du président de la République. Sa décoration est signée Lalique.

1955

René Coty inaugure la PR 2. La voiture porte les armoiries présidentielles en bronze fixées sur chaque côté du wagon à la livrée bleue et grise.

1959



SNCF Médiathèque/Montpert

Lors d'une visite officielle, Dwight D. Eisenhower, président des Etats-Unis, sillonne la France à bord d'un train présidentiel pavoisé (ici, en gare de Toulon).

1972

La PR 3, mise en service sous la présidence de Georges Pompidou, est aménagée dans le style 1970 par l'architecte d'intérieur André Monpoix.

1980

Moins rapides que l'avion, les déplacements officiels en train des présidents sont abandonnés à la fin de la décennie.



SNCF Médiathèque

La voiture Présidence de la République 3 (PR 3) comprenait une salle de réunion, un salon et un boudoir. Elisabeth II l'utilisa lors de sa visite en France, en 1972.

LE HAUT DE GAMME

Les voyages en train du président de la République ont longtemps été effectués avec des voitures spécialement aménagées dont les équipements intérieurs ont évolué au fil du temps et des souhaits présidentiels. L'itinéraire détaillé du chef de l'Etat et les consignes de sécurité étaient fixés en accord avec les services de l'Elysée et du ministère de l'Intérieur. La composition du train était adaptée à la durée du trajet (train de jour ou de nuit). Le placement des personnes obéissait à un protocole précis, y compris pour les repas. ■

1954



Gamma-Keystone via Getty-Images

243 km/h

Le 21 février, entre Dijon et Beaune, la locomotive CC 7121 atteint 243 km/h, établissant ainsi le nouveau record mondial de vitesse.

1981

260 km/h

Le 22 septembre, le TGV est inauguré sur la ligne Paris-Lyon. Le train orange est alors le plus rapide du monde (260 km/h).

1990

515,3 km/h

Le 18 mai, le TGV Atlantique bat un nouveau record de vitesse mondial (515 km/h).



SNCF Médiathèque - Michel Henri

1994

Le 14 novembre, le TGV Eurostar traverse la Manche. Le train relie Paris à Londres en 3 h 05.

1996

Le 9 décembre, les rames à deux étages sont mises en service entre Paris et Lyon. Elles accueillent jusqu'à 516 voyageurs (contre 360 dans les rames classiques).

2007

574,8 km/h

Le 3 avril, le TGV bat un nouveau record de vitesse. Il sera détrôné huit ans plus tard par un train japonais, le Maglev, avec 603 km/h.



Right Perspective Image/Alamy Stock Photo / hémis

LA VITESSE

Propulsé par une turbine à gaz, le premier train à grande vitesse français (TGV 001) débuta ses essais le 4 avril 1972 sur la ligne de la plaine d'Alsace. Ce prototype pulvérisa le record du monde de vitesse ferroviaire en traction thermique avec une pointe à 318 km/h... avant d'être abandonné à cause de la crise pétrolière de 1973. L'année suivante, naissait la Zébulon, une rame automotrice électrique expérimentale qui devait servir à la mise au point des futurs TGV. Le 27 septembre 1981, le premier TGV fut enfin ouvert au public entre Paris et Lyon. La France entrait dans l'histoire ferroviaire à grande vitesse. ■



A travers la fenêtre d'un TGV quittant Paris, le paysage s'estompe à mesure que le train augmente sa vitesse jusqu'à 320 km/h de moyenne.



ENTRETIEN AVEC LUC FOURNIER ET CLIVE LAMMING

« AU XIXe SIÈCLE, ON PENSAIT QUE LE TRAIN APPORTERAIT LA PAIX »

Comment le rail s'est-il imposé à notre société ? Comment est-il devenu l'un des catalyseurs de notre histoire ? Deux experts reviennent sur cette aventure industrielle… et très humaine.

PROPOS RECUEILLIS PAR CYRIL GUINET. PHOTOS : VALERIO VINCENZO/HANSLUCAS

Lorsqu'on évoque les monuments historiques, on pense aux châteaux ou aux cathédrales, mais pas forcément au chemin de fer. Qu'est-ce que le «patrimoine ferroviaire»?

Luc Fournier : Il se compose de deux choses. D'une part, un patrimoine immobilier constitué par les bâtiments les plus monumentaux ou les plus pittoresques. A l'heure actuelle, une vingtaine d'édifices, dont les principales gares de Paris, sont protégés. Il faut y ajouter 24 viaducs, le dernier en date étant «la Passerelle» de Bordeaux sur la Garonne, classée en 2010. D'autre part, on trouve le patrimoine mobilier. En 2017, 107 locomotives à vapeur, 46 locomotives et automotrices électriques, 27 locomotives thermiques et autorails, 193 voitures, 121 wagons et 28 véhicules spéciaux étaient protégés au titre des monuments historiques.

Ce patrimoine a-t-il été suffisamment protégé ?

L. F. : Hélas ! On a pris conscience de son importance que très récemment. Le premier monument protégé a été Le Train bleu, la brasserie de la Gare de Lyon à Paris, en 1972. Trois ans plus tard, un inspecteur s'est rendu en Ille-et-Vilaine pour estimer la gare de Vitré, un édifice datant de 1856, aujourd'hui célèbre pour sa façade «vanille-fraise», c'est-à-dire blanche et rose, pastichant le style Louis XIII. Dans son rapport, l'expert des monuments historiques décrivait «un grand bâtiment Napoléon III en pierres et briques qui peut être protégé mais manque vraiment d'intérêt». C'est très révélateur ! La prise de conscience n'avait pas encore eu lieu. La gare de Vitré fut néanmoins protégée le 29 octobre 1975. Le poids de l'opinion publique a peut-être aidé le monde de la culture à se sensibiliser à l'architecture ferroviaire. L'exposition «Le Temps des Gares», organisée à Beaubourg de décembre 1978 à avril 1979, a connu un énorme succès, et le catalogue de l'exposition a été un best-seller.

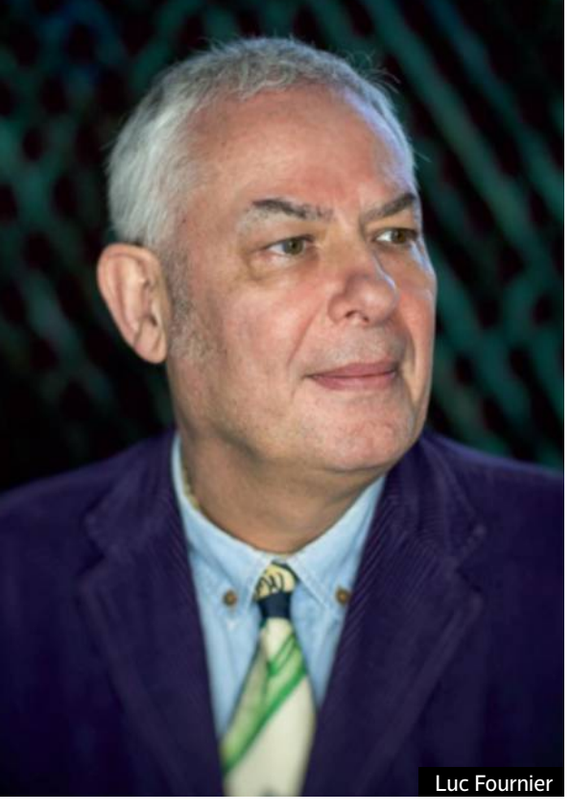
Clive Lamming : Il a fallu attendre encore plus longtemps pour que l'on s'intéresse au matériel roulant ! La première locomotive à vapeur classée le 8 juin 1984 fut la 231 G 558, une ancienne Pacific Etat, garée à Sotteville-lès-Rouen. Ce n'est qu'à la fin de 1970, à l'initiative de la députée du Val-de-Marne Marie-Claude Vaillant-Couturier, qu'un amendement à la loi fondamentale du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques a étendu la possibilité de protection à des objets mobiliers. Mais faute de personnel compétent, il a fallu attendre les années 1980 pour voir se constituer un groupe d'experts en patrimoine ferroviaire dont la mission fut de recenser les véhicules présentant un intérêt historique et technique.

Existe-t-il aujourd'hui des recherches historiques, une sorte «d'archéologie ferroviaire» ?

C. L. : Oui. Elles sont surtout le fait de passionnés, de gens prêts à sacrifier beaucoup de temps pour retrouver, conserver et parfois faire revivre le passé en remettant des machines en état de marche. Certains vont jusqu'à faire des recherches sur Google Earth, ce logiciel qui permet d'observer la Terre vue du ciel et de zoomer afin de pouvoir en apprécier les détails, pour retrouver les anciens tracés de lignes ou l'emplacement ●●●

Luc Fournier (à gauche)
Chargé de mission pour le patrimoine technique au ministère de la Culture, cet expert collabore à de nombreuses revues ferroviaires. Il est aussi vice-président du Cercle historique du rail français.

Clive Lamming (à droite)
Cet historien du chemin de fer et du métro a publié un grand nombre d'ouvrages de référence. Il a été conseiller technique sur *Le crime de l'Orient-Express*, le film réalisé en 2017 par Kenneth Branagh.


Luc Fournier

●●● d'une plateforme. Ces amoureux fous du rail recueillent aussi des témoignages, fouillent les archives et publient des ouvrages techniques, certes confidentiels mais extrêmement bien documentés. En revanche, il y a peu, voire pas du tout, de travail historique universitaire.

L. F. : Ce sont souvent d'anciens cheminots qui, par amour de leur profession, effectuent ce travail. Certains vont jusqu'à faire de la prospection pour retrouver du matériel et le restaurent dans des ateliers de la SNCF.

Difficile d'imaginer le TGV quand on regarde les premières machines à vapeur construites en Angleterre. Fallait-il être visionnaire, au début du XIXe siècle, pour miser sur le chemin de fer ?

C. L. : On peut le dire, oui ! Et au premier chef, l'ingénieur français Marc Seguin (1786-1875), que l'on peut considérer comme l'inventeur de ce que l'on appellerait aujourd'hui «l'aménagement du territoire». On lui doit la ligne de Saint-Etienne à Lyon, longue de 57 kilomètres. Il en a tracé les plans et dirigé les travaux. Il a aussi construit des ponts, creusé un premier tunnel. Côté matériel, Seguin a fait équiper une locomotive d'une chaudière tubulaire, une révolution à l'époque. Les essais, qui ont eu lieu le 7 novembre 1829, ont démontré une production de vapeur quatre fois supérieure et une importante réduction du poids de la locomotive. Son innovation a été reprise dans le monde entier. Citons aussi Alexis Legrand (1791-1848) qui joua un rôle essentiel dans la mise en marche du système ferroviaire français. En 1837, ce sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics avait déjà saisi toute l'importance des chemins de fer. Il a tracé les plans du premier réseau, appelé «l'Etoile de Legrand», rayonnant à partir de Paris en direction des ports et des frontières.

L. F. : Dans les années 1830 à 1860, les chemins de fer étaient d'abord l'affaire des inventeurs mais aussi des banquiers comme la famille Rothschild ou les frères Pereire. L'un d'eux a une très belle phrase à propos du train. Il dit : «Ce sera mon idée, et je la tracerai sur le sol.» Tous étaient, pour la plupart, des saint-simoniens [le saint-simonisme était une idéologie du XIXe siècle, prônant une société fraternelle où tous travailleraient à faire prospérer l'esprit d'entreprise, l'intérêt général, la liberté, l'égalité… ndlr]. Ils étaient persuadés que le train allait bouleverser la société de fond en comble et apporterait au monde la paix perpétuelle.

La seconde moitié du XIXe siècle a vu l'Hexagone se couvrir de rails. Est-ce l'âge d'or du train ?

L. F. : C'est en effet la plus forte période de croissance de toute son histoire. De 1840 à 1870, le réseau national est passé de 548 kilomètres de voies à plus de 21 900 kilomètres. Il a été multiplié par quarante ! En une trentaine d'années, l'ensemble des villes de France fut desservi. L'Etat encadrait très fortement cette expansion, contrairement à ce qui se passait au même moment en Angleterre où régnait une concurrence sauvage. Dans certaines villes anglaises, à Leeds par exemple, on trouvait jusqu'à six gares de six compagnies différentes. Si le chemin de fer britannique se développa encore plus vite, il dut, au final, être repensé et reconstruit. Pas en France.

C. L. : Pendant le Second Empire, Napoléon III se comportait comme un joueur qui veut posséder l'échiquier et les pions, édicter la règle du jeu et… gagner la partie ! Il finançait, construisait et restait propriétaire du chemin de fer dont il laissait l'exploitation aux compagnies privées, en leur imposant cependant un principe de non-concurrence. Ce qui n'a pas empêché l'empereur de violer cette règle lors de la création de la première compagnie d'Etat en 1853. Celle-ci fut directement rivale de la compagnie Paris-Orléans.

L'irruption des gares dans les villes et de milliers de kilomètres de rails dans les campagnes a été un bouleversement pour les Français. Comment ont-ils perçu le train ?

L. F. : Pour une fois, une majorité d'élus et une grande partie du peuple étaient d'accord : ils ne voulaient pas du progrès ferroviaire ! La France était alors un pays de transports routiers, organisés par plusieurs générations de rois. Il existait, en outre, un formidable réseau de voies navigables et de canaux. Peut-être le meilleur d'Europe. L'arrivée du train a donc suscité de la méfiance de la part des nombreux corps de métiers impliqués dans les transports, des maîtres de poste aux postillons, des bateliers aux aubergistes. Par ailleurs, les premières faillites de compagnies comme le Paris-Rouen ont donné une mauvaise image financière du chemin de fer. Il y a encore un autre motif de rejet du chemin de fer : les grands chantiers. Les villes bourgeoises ne voyaient pas d'un bon œil s'installer chez elles, et pour de longues périodes, les milliers de rudes ouvriers du rail. Terrassiers, maçons, poseurs de voies, inquié-

DE 1840 À 1870, LE RÉSEAU NATIONAL A ÉTÉ MULTIPLIÉ PAR QUARANTE ! L'ENSEMBLE DES VILLES FUT DESSERVI ❱

taient les gens respectables qui craignaient même pour la vertu de leurs jeunes filles. Des villes comme Vesoul, Tours, Orléans, Alençon ont refusé des projets les concernant, avant de changer d'avis.

C. L. : Il existait aussi alors une méfiance «scientifique» pour le chemin de fer. On prétendait que l'homme ne serait pas capable de supporter la vitesse. Certains prétendaient que «les squelettes arriveraient avant les sièges».

En revanche, les artistes s'enflammaient pour ce nouveau moyen de transport. Est-ce parce qu'il affranchit les hommes de la distance et de l'effort du voyage qu'il a eu – et a toujours – autant de succès auprès des élites ?

L. F. : L'univers ferroviaire a en effet beaucoup enthousiasmé et inspiré les poètes, les écrivains ou encore les musiciens. Théophile Gautier a vu dans les gares des «cathédrales de l'humanité nouvelle», les peintres, qu'ils fussent impressionnistes, cubistes, symbolistes ou encore expressionnistes, furent trop nombreux à avoir utilisé le chemin de fer comme support de leur imaginaire artistique pour qu'on les cite tous. Les musiciens aussi ont célébré le train, comme le compositeur suisse Arthur Honegger avec son célèbre poème symphonique *Pacific 231*, dédié à la locomotive à vapeur éponyme en 1923, ou le Français Darius Milhaud avec son *Train bleu*, en 1924.

L. C. : Marcel Proust fut aussi inspiré. Un jour, il est dans un train pour rejoindre une dame à Orléans. Installé dans son compartiment, il sort un carnet pour écrire. Il veut décrire le paysage… mais le convoi se met en route et le paysage change. Il se dit alors que ce qu'il va raconter, c'est son paysage intérieur. Et ce sera *A la recherche du temps perdu*. D'ailleurs, il parle énormément du chemin de fer dans son œuvre. La vraie madeleine de Proust, c'est le train.

L'histoire du XX^e^ siècle montre l'importance des trains pendant les conflits. Comment les militaires ont-ils accueilli cette innovation ?

L. F. : A la chute du Second Empire, l'état-major a su tirer les leçons de la débâcle militaire de Sedan en 1870. Les militaires avaient compris que l'usage mal approprié des chemins de fer constituait l'une des raisons de la défaite. Dans la perspective d'une revanche, ils mirent au point, dans le plus grand secret, le plan «XVII» visant à utiliser le réseau ferroviaire pour l'acheminement des troupes sur le front. Le train fut en effet largement utilisé lors de la Grande Guerre.

Dans votre ouvrage, vous écrivez que l'électricité est entrée dans le monde ferroviaire par la petite porte. Pourquoi ?

L. F. : Les motrices électriques existaient depuis la fin du XIX^e^ siècle mais, handicapées par le poids des accumulateurs, ne pouvaient concurrencer les locomotives à vapeur. Aussi, les premières expériences de propulsion électrique sur voies ferrées sont-elles considérées, au mieux, comme des expériences sans lendemain, au pire, comme des loufoqueries technologiques issues des cerveaux de quelques hurluberlus. Dans les premiers temps du chemin de fer, on réserve donc l'utilisation de l'électricité aux endroits où les fumées dérangent : les tunnels et les villes. C'est la Première Guerre mondiale qui va imposer l'électricité. D'abord parce que les régions productrices sont sous la botte allemande. On manque de charbon, et, en outre, celui disponible n'était pas utilisable par les locomotives. Il a donc fallu en acheter à l'étranger des quantités astronomiques. Durant toute la durée du conflit, la France a importé 5 % du charbon mondial. En 1918, le constat est amer : la France est fragile au niveau de son approvisionnement en combustibles fossiles. La solution au problème est l'électricité. Dans les années 1950, Louis Armand, le PDG de la SNCF, impose le procédé de la caténaire, un fil aérien alimentant les motrices.

C. L. : Des trains roulant avec une «énergie nationale», cela plaisait beaucoup au général de Gaulle. Les militaires eux n'en voulaient pas. Ils n'avaient qu'une peur : qu'en cas de nouveau conflit, l'ennemi n'ait qu'à couper les caténaires pour immobiliser tout le réseau. Ce qui était idiot.

Depuis deux siècles, le train n'a cessé d'évoluer. A quoi ressemblera-t-il demain ? Ira-t-il plus vite ? Sera-t-il plus propre ? Son avenir est-il toujours sur les rails ?

C. L. : Quand un standard s'est imposé et fonctionne, il n'y a aucune raison d'en changer. C'est une règle qui se vérifie dans d'autres industries. Le train restera donc sur ses rails, et l'échec, à de rares exceptions près, des monorails ou de l'aérotrain le démontre assez. Pour répondre aux préoccupations actuelles de la société, le chemin de fer deviendra sans aucun doute plus respectueux de l'environnement. En revanche, il n'a aucune raison pour qu'il aille plus vite. Commercialement, il lui suffit d'aller assez vite pour vider les avions. S'il est capable de vous emmener d'une ville à une autre aussi vite que le ferait une compagnie aérienne, vous choisirez le train, qui a l'avantage de vous déposer dans la ville même. Ce que ne peut pas faire un avion.

L. F. : Vous voulez savoir à quoi ressemblera le train en 2050 ? A celui d'aujourd'hui ! Une locomotive a une durée de vie minimum de cinquante ans. Les premiers TGV sont apparus en 1980 et ils sont toujours en service. Les Thalys nés en 1995 seront donc toujours là. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR CYRIL GUINET



Clive Lamming



Patrimoine ferroviaire, de L. Fournier et C. Lamming, est paru aux éditions du Patrimoine en 2018. Un must pour les passionnés de trains.

LES TRAINS DE L'HISTOIRE

Le train fait partie de ces inventions qui ont changé la face du monde. Il a facilité l'exploration de nouvelles contrées et les échanges commerciaux, favorisé des révolutions et décidé de l'issue des guerres. Retour sur ces grands événements des XIX^{e} et XX^{e} siècles où le chemin de fer fut au cœur de l'Histoire.

Joies et tragédies ferroviaires 64
Le train impérial : le convoi du tsar pris au piège 82
Le Transcontinental : une épopée au Far West 90
Le Pékin-Lhassa : à bord du «dragon de fer» 100
Le Bagdadbahn : quand le Kaiser rêvait du Moyen-Orient 108
Sur les rails de l'Amérique : on les appelait les *hobos* 118
Le Congo-Océan : une traverse, un mort 124
Le Transibérien : au cœur de l'âme russe 132

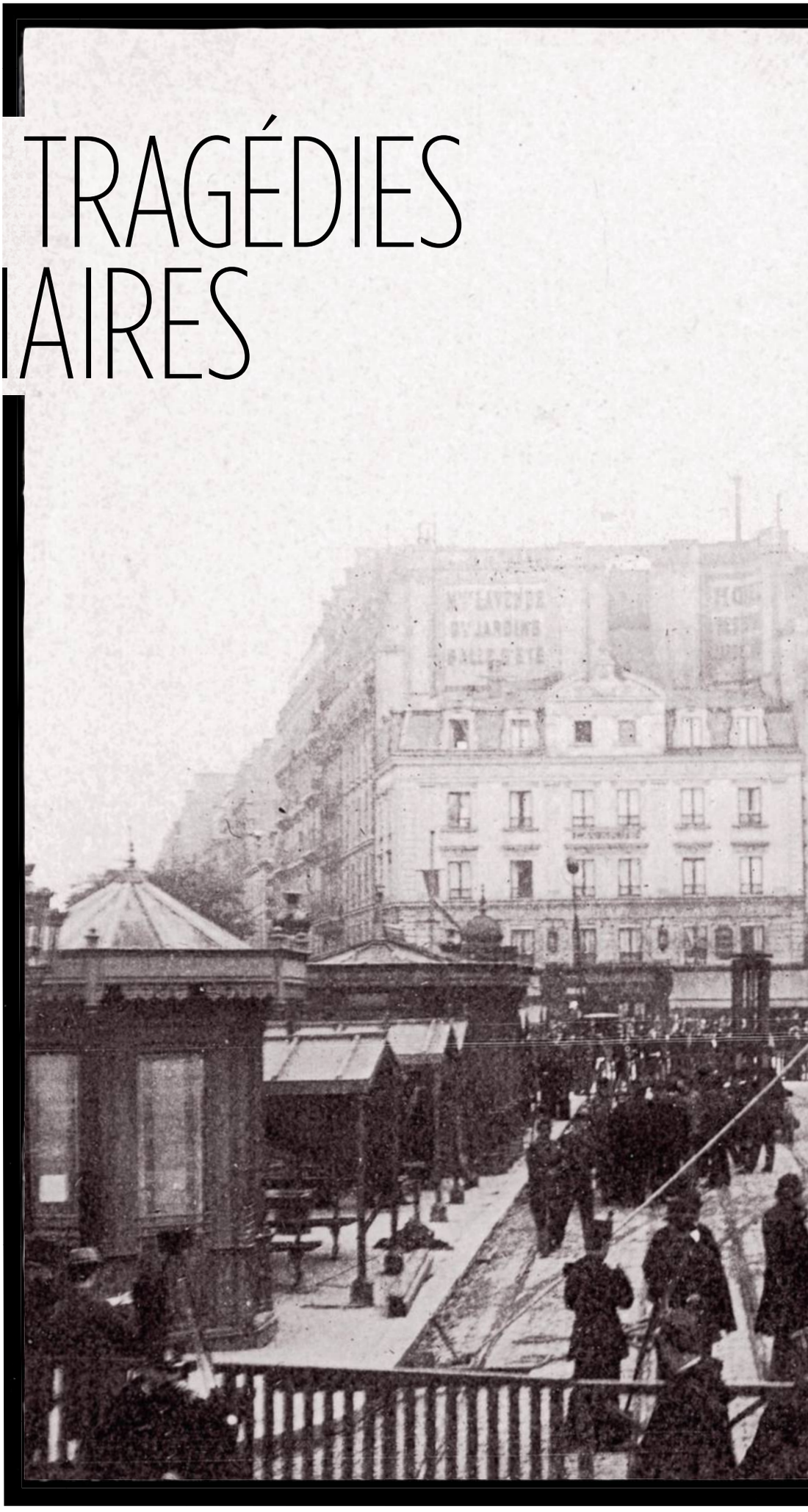


René Dazy/Rue des Archives

Départ joyeux, à l'été 1936, pour les premiers congés payés – deux semaines à l'époque. Le train, plus économique, était alors le moyen de transport privilégié des familles françaises pour rejoindre la mer ou la campagne.

JOIES ET TRAGÉDIES FERROVIAIRES

Accidents spectaculaires, mobilisations générales, mais aussi moments de liesse ou drames collectifs... Depuis la fin du XIX^{e} siècle, le train raconte aussi le destin des hommes et des nations.



22 octobre 1895. Le train express n° 56 provenant de Granville vient de percuter de plein fouet le mur de la façade de la gare Montparnasse à Paris. En dépit de son caractère impressionnant, l'accident n'a provoqué qu'un décès : celui de la malheureuse Marie-Augustine Aiguillard, marchande de journaux et mère de deux enfants. Mais l'émoi saisit la capitale.



Collection Sirot-Angel/Leemage



Neurdein/Roger-Viollet



LES GARES SONT MISES AU CŒUR DES STRATÉGIES MILITAIRES

Août 1914. Ces conscrits de province viennent d'arriver à la gare du Nord avant d'être incorporés. Pour éviter que la France ne revive l'humiliation de la défaite de 1871, le plan «XIII» avait été mis en œuvre afin que les chemins de fer s'adaptent vite aux besoins militaires. La mobilisation est cette fois-ci un modèle d'efficacité face à l'Allemagne : en 16 jours, du 2 au 18 août 1914, 3,5 millions de conscrits gagnent leurs bases d'opération en train. Dans les voitures, on échange des tuyaux, on évoque sa famille… Des voyages qui contribuent à renforcer la solidarité entre les futurs soldats.

LÉON BLUM OBLIGE LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER À BAISSER LES PRIX

Eté 1936. A Paris, on se presse pour obtenir son «billet populaire de congé annuel». Pour permettre aux salariés de profiter des quinze jours de congés payés, Léo Lagrange, ministre des Sports et des Loisirs, a instauré avec les compagnies de chemin de fer un ticket permettant de prendre le train avec 60 % de réduction, à condition de parcourir au moins 200 kilomètres. La négociation fut difficile, et le gouvernement du Front populaire, dirigé par Léon Blum, dut menacer de nationaliser les sociétés ferroviaires pour les convaincre de baisser leurs tarifs.





AFP



Sammlung Berliner Verlag/Akg-images



CES **SOLDATS ALLIÉS** AFFICHENT UNE JOIE QUI NE DURERA PAS

Janvier 1940. Ce train transportant une brigade du corps expéditionnaire britannique vient d'entrer en gare de Southampton. Les soldats embarqueront bientôt pour Le Havre, avant de rejoindre leurs camarades français à la frontière belge. Sur les wagons, on peut voir des slogans goguenards comme «Hitler, nous voilà». Mais, cinq mois plus tard, viendra le temps de l'offensive allemande. Ces soldats, hier à la mine rieuse, reflueront vers l'ouest dans un climat de panique. L'image ci-contre sera utilisée par la propagande nazie jusqu'en 1945 pour railler les Alliés.

LES JUIFS D'EUROPE DANS L'ENFER DES TRAINS DE L'HOLOCAUSTE



1943. Femmes et enfants juifs du ghetto de Lodz (Pologne) embarquent dans des wagons à bestiaux. Leur convoi a pour destination le centre d'extermination de Chelmno où ils seront assassinés dans des camions à gaz. Coordonné par la Deutsche Reichsbahn sous la supervision du Troisième Reich et de ses alliés, le réseau ferroviaire européen joua un rôle crucial dans la mise en œuvre de la Shoah : entre 1941 et 1944, des millions de juifs furent transportés par train vers les camps de la mort en Pologne et en Union soviétique occupées.



BPK/RMN



Keystone France-Gamma-Rapho



EN AFRIQUE DU SUD, LA **SÉGRÉGATION** S'APPLIQUAIT AUX VOITURES

1952. Pour protester contre la politique d'apartheid mise en place depuis un an par les nationalistes afrikaners, des Noirs investissent les voitures «réservées aux Blancs» (*slegs Blanke*s, en afrikaans). Leur combat sera long : la ségrégation ne prendra fin qu'en 1994 avec les premières élections multiraciales qui verront la victoire de Nelson Mandela à la présidence. Aux Etats-Unis, les lois Jims Crow, en vigueur dans certains Etats du Sud entre 1876 et 1964, imposèrent elles aussi la discrimination dans les wagons et compartiments.

L'ATTAQUE DE CE TRAIN POSTAL FUT SURNOMMÉE «LE CASSE DU SIÈCLE»

8 août 1963. Les policiers britanniques n'en reviennent toujours pas. Dans la nuit, quinze gangsters sont parvenus à arrêter le train postal Glasgow-Londres à Ledburn, en coupant les lignes téléphoniques et en piratant la signalisation de la voie ferrée. Après avoir assommé le conducteur, les hommes ont rempli 128 sacs de billets (2,5 tonnes !) pour un montant équivalent à 52 millions d'euros. Le gang sera vite démasqué à cause des empreintes laissées dans la ferme qui leur avait servi de repère, mais la plus grande partie du butin ne sera jamais retrouvée…





Popperfoto/Getty Images



Paul Fusco/Magnum Photos



L'AMÉRIQUE SALUE LE TRAIN QUI EMMÈNE LA DÉPOUILLE DE «BOBBY»

8 juin 1968. Ils sont des centaines de milliers à se tenir le long des voies, entre New York et Washington, pour assister au passage du train où se trouve, recouvert du drapeau des Etats-Unis, le cercueil de Robert Kennedy, dit «Bobby». Le jeune frère de JFK vient d'être assassiné, cinq ans après son aîné. Le trajet qui devait durer quatre heures en prendra huit... Tous veulent saluer le candidat démocrate à la Maison-Blanche, ultra-favori dans les sondages, qui souhaitait mettre fin à l'engagement de son pays au Vietnam et qui rêvait d'une Amérique plus juste et tolérante.

UNE FLEUR À LA MÉMOIRE DES **ATTENTATS** DANS LES GARES DE MADRID

11 mars 2004. Entre 7 h 36 et 7 h 40, une série d'explosions retentit dans quatre gares de Madrid et de sa banlieue. Un train est aussi touché. Le bilan est catastrophique : on compte près de 200 morts et 1 900 blessés. La police songe d'abord à une attaque de l'ETA, avant que l'hypothèse islamiste ne soit finalement confirmée. Cette fleur, posée sur la voie à la station El Pozo, rappelle avec émotion que l'événement, baptisé «11-M» (11 mars) par les Espagnols, demeure la série d'attentats la plus meurtrière en Europe depuis 1988.





Reuters/Susana Vera



LE TRAIN IMPÉRIAL

Le convoi du tsar

En février 1917, tandis que la révolte gronde à Petrograd, Nicolas II tente de regagner



La Garde impériale (ici, les officiers) assurait la sécurité du tsar. Toute personne approchant sans raison du train pouvait être abattue.

Photoshot/Aurimages

pris au piège

son palais. Mais ses opposants veulent l'intercepter pour le pousser à la destitution.



Itar-Tass Photo Agency/Alamy/Hemis

Nicolas II à la fenêtre de son train. Le tsar de toutes les Russies avait fait aménager richement une dizaine de wagons pour se déplacer dans son empire.



Aurimages

L'empereur, son épouse, Alexandra Fiodorovna, et Alexis, leur fils. Dans la tourmente, le tsar confiera le trône à son garçon, puis à son propre frère… qui y renoncera aussitôt.

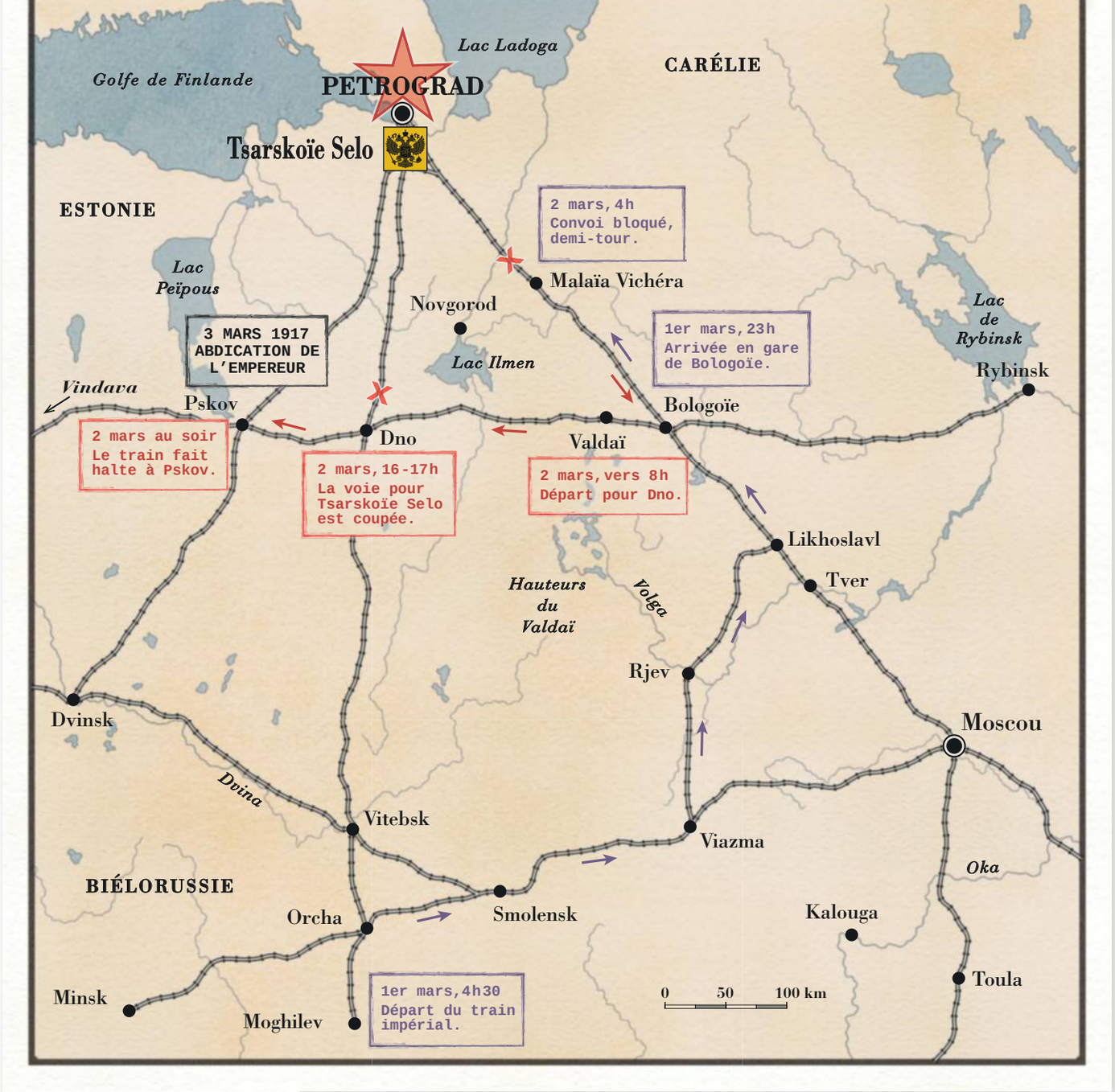
En ce début de l'année 1917, la Russie est en pleine crise : l'économie est paralysée par l'effort de guerre, les villes sont confrontées à la disette et les revers militaires se multiplient. Le 23 février, journée des droits de la femme, des émeutes de la faim éclatent à Petrograd. Ce jour-là, le tsar abandonne la capitale pour rejoindre le siège de l'état-major des armées, situé à près de 800 kilomètres au sud, à Moghilev. «Mon cerveau se repose ici», écrit-il à la tsarine. Le répit est de courte durée : dès le 28 février, alarmé par les dépêches de son épouse, l'empereur décide de prendre le chemin du retour. Mais les choses ne se passeront pas comme il le prévoyait.

JEUDI 1ER MARS 1917

En pleine nuit, bravant les frimas de l'hiver, le tsar Nicolas II monte à bord du train impérial stationné à Moghilev. Il a l'intention de gagner le Nord pour rejoindre d'abord le palais de Tsarskoïe Selo, où ses enfants ont contracté une mauvaise rougeole. La résidence du souverain n'est qu'à une demi-heure de route de ce qu'il appelle dédaigneusement le «cloaque» : Petrograd, la capitale, sujette aux troubles insurrectionnels. Or, depuis plusieurs jours, la ville est sens dessus dessous : pillages de boulangeries, grèves ouvrières, confrontations avec la police se succèdent à une cadence alarmante, déclenchant le cycle infernal de répressions et de représailles.

Rodzianko, le président de la Douma – cette assemblée purement consultative née après la révolution de 1905 – a envoyé au souverain un télégramme affolé : «La dernière heure est venue. Le sort de la patrie et de la dynastie est en jeu.» Agacé, Nicolas II est retourné à ses dominos : «C'est encore ce gros Rodzianko qui m'écrit toutes sortes de balivernes auxquelles je ne répondrai même pas.» Avant de quitter le QG de Moghilev, le tsar a tout de même pris ses dispositions pour mater Petrograd : il a chargé le vieux général Ivanov, commandant du front sud-ouest, de rejoindre la capitale par la voie ferrée avec ses bataillons d'élite. Pour laisser passer l'expédition punitive, le tsar a fait détourner son propre train par l'est. Ce crochet rajoute la bagatelle de neuf heures au trajet.

A 3 h 30, quand Nicolas II regagne son wagon-chambre à coucher, il s'attend à revoir sa famille dans un peu plus de vingt-quatre heures. Par mesure de sécurité, un second convoi, identique au premier, suit ou précède toujours celui du monarque. La première rame s'ébranle vers 4 h 30. Son exacte réplique, arborant les mêmes flancs



Sophie Pauchet

LE PARCOURS DU TRAIN IMPÉRIAL

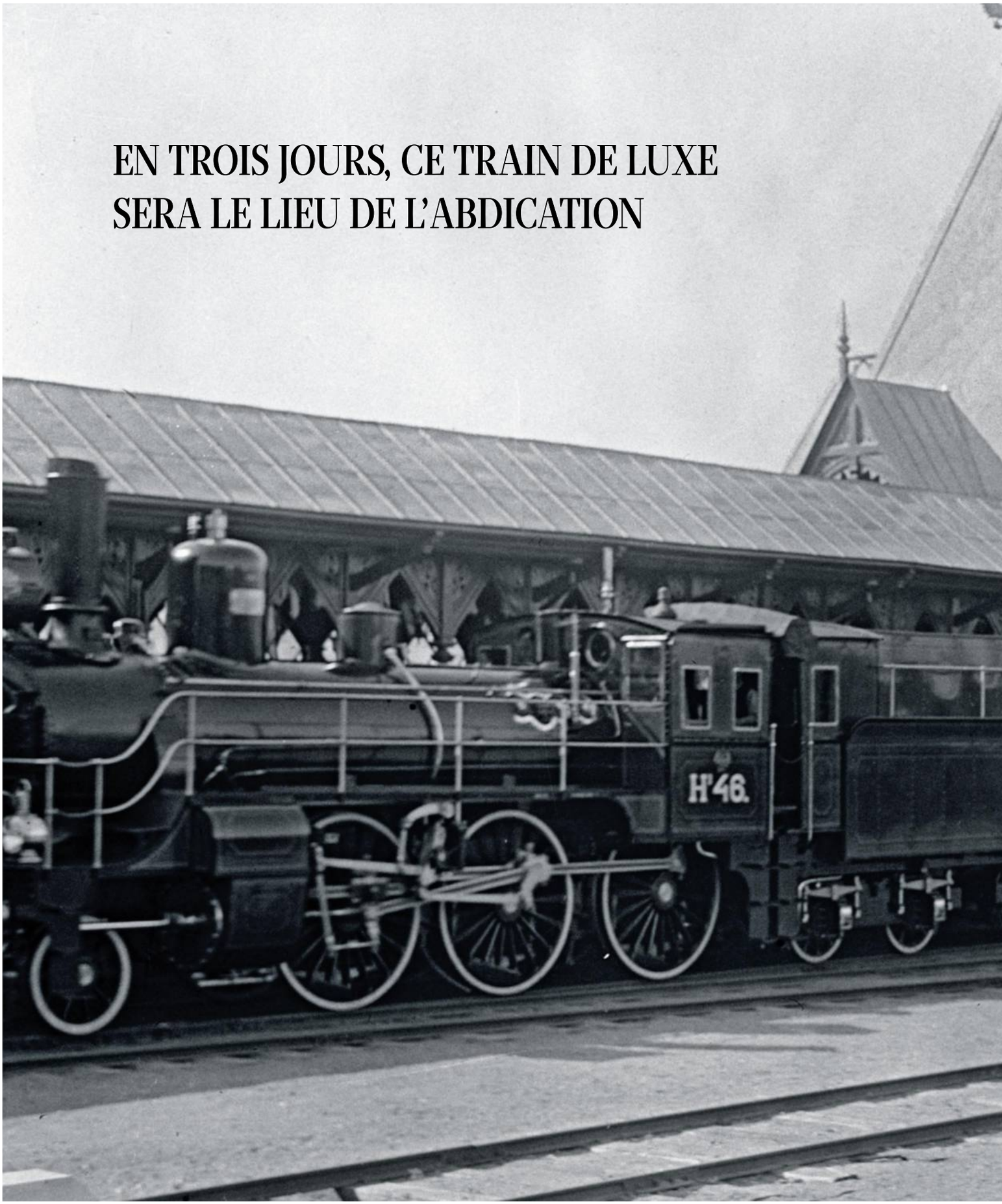
Partant de Moghilev, le tsar voulait gagner Tsarskoïe Selo (flèches violettes). Mais son convoi a été détourné après Malaïa Vichéra (flèches rouges).

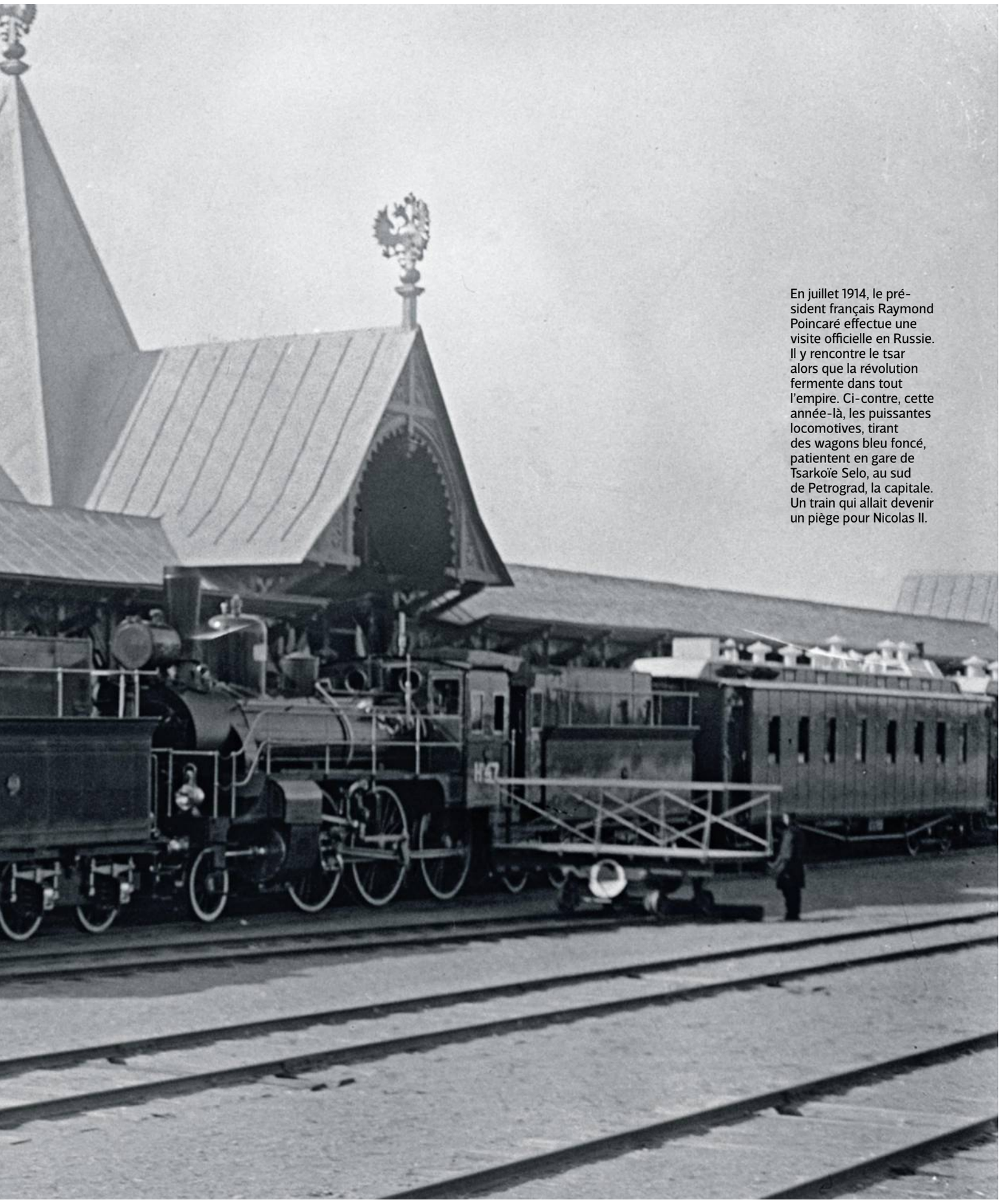
bleu foncé frappés du monogramme impérial, démarre à son tour moins d'une heure après. En ce matin du 1er mars, c'est dans le second train que le tsar de toutes les Russies file tout droit vers son destin.

Au cours de la journée, rien à signaler : les convois impériaux défilent tranquillement entre soleil et neige, à la vitesse de croisière de 40 km/h. Dans les gares, les «hourras» et les «Dieu protège le tsar» saluent leur passage sous les flonflons des fanfares. A Smolensk, conformément au protocole, le gouverneur de la province vient saluer le monarque, tout juste réveillé. Pourtant, 750 kilomètres plus haut, à Petrograd, les nuages s'amoncellent dangereusement : le palais Marie, siège du Conseil d'Etat, a été pris au cours de la nuit. Les ministres sont en fuite. Averti par télégramme, le souverain ne laisse rien paraître de son inquiétude. Vers 15 heures, il expédie à la tsarine ces lignes enjouées depuis Viazma : «Constamment avec toi en pensée. Temps superbe. J'espère que vous vous sentez bien et tranquilles. De nombreuses troupes du front sont envoyées vers vous. Votre tendrement affectueux Nicky.»

A la gare de Rjev, vers 18 heures, plusieurs dépêches alarmistes tombent entre les mains des dignitaires : il ne reste aucune troupe loyale au tsar à Petrograd où la foule réclame à cor et à cri la formation d'un nouveau gouvernement. Aucun membre de la suite n'ose dessiller les yeux de Nicolas II. Le tsar croit encore que son bras armé, le général Ivanov, va s'abattre sur les émeutiers. Sous les lustres de la voiture-salle à manger, le dîner se déroule dans une atmosphère crispée. A Likhoslavl, autour de 21 heures, les rames impériales rejoignent la ligne ●●●

EN TROIS JOURS, CE TRAIN DE LUXE SERA LE LIEU DE L'ABDICATION





En juillet 1914, le président français Raymond Poincaré effectue une visite officielle en Russie. Il y rencontre le tsar alors que la révolution fermente dans tout l'empire. Ci-contre, cette année-là, les puissantes locomotives, tirant des wagons bleu foncé, patientent en gare de Tsarkoïe Selo, au sud de Petrograd, la capitale. Un train qui allait devenir un piège pour Nicolas II.

Maurice-Louis Branger/Roger-Viollet

●●● Moscou-Petrograd. Depuis les quais de la gare, une rumeur alarmante parvient aux occupants du train : en remplacement du Conseil des ministres déchu, un comité provisoire de la Douma a été constitué dans la capitale. Le chef de ce nouvel exécutif n'est autre que le «gros» Rodzianko qui a réussi à se faire élire à la tête de cette nouvelle assemblée. Désespérant depuis des années de voir la Douma n'exercer aucun pouvoir réel, il trouve dans la tourmente révolutionnaire l'occasion de former un autre gouvernement et, cette fois, affranchi de la tutelle du monarque. Mais, paradoxe du régime autocratique, Nicolas II, le personnage le plus haut de l'Etat, doit lui apporter sa caution.

A bord du train impérial, l'inquiétude monte d'un cran lorsque l'on apprend que les révolutionnaires contrôlent la capitale et ses alentours. Aucun convoi ne peut passer sans son autorisation. Tsarskoïe Selo, situé à 25 kilomètres au sud de Petrograd, est-il dans l'orbite des insurgés ? Le souverain tire nerveusement sur son fume-cigarette d'écume et d'ambre. Il ne voit pas d'autre solution que d'avancer. Et quand, vers 23 heures, le convoi rejoint la gare de Bologoïe, glaciale sous la lumière des réverbères, il a déjà accompli sans heurts les deux tiers du voyage.

VENDREDI 2 MARS 1917

A 4 heures, le tsar est brutalement tiré de son sommeil. A la station de Malaïa Vichéra, où le train est à l'arrêt, on apprend que les prochaines gares sont tombées aux mains des émeutiers. Pire : ordre à été donné de diriger les convois impériaux jusqu'à Petrograd. Un détournement ? Une arrestation ? Le tsar et son entourage consultent nerveusement les cartes. Il faut coûte que coûte gagner Tsarskoïe Selo pour rejoindre la tsarine et les enfants. Une petite ligne régionale peut encore y conduire. Les convois impériaux repartent aussitôt en sens inverse. Direction ? Bologoïe.

Pendant quinze longues heures, un jeu du chat et de la souris va s'engager sur la voie ferrée. A l'aube, quand Rodzienko, le nouvel homme fort de la nation, apprend que le tsar a fait machine arrière vers le sud, il le soupçonne de vouloir lever des troupes à Moscou. Il tente alors d'intercepter le convoi impérial en gare de Bologoïe pour obtenir une audience. Mais le sort en a décidé autrement : un peu avant 7 heures, la gendarmerie ferroviaire, dont certains éléments sont encore loyalistes, a laissé filer le train impérial. Défiant tous les pronostics, le tsar a mis le cap à l'ouest.

Sur la modeste ligne Vindava-Rybinsk, les rames bleu foncé avancent à la vitesse de l'escargot. Aucun télégramme ne vient troubler le calme provincial de cet itinéraire bis. Ni la tsarine cantonnée à Tsarskoïe Selo ni le QG des armées établi à Moghilev ne parviennent à joindre le souverain. Des espions finissent par le localiser. A la petite gare de Valdaï, vers 8 heures, le convoi impérial reçoit une dépêche de Rodzianko priant le



Les grandes-duchesses Maria, Anastasia et Tatiana, et le tsarévitch Alexis devant le train impérial en 1914. Ils seront tous assassinés quatre ans plus tard.

Library of Congress

monarque de lui accorder une entrevue à Dno, l'étape suivante après Valdaï. Malgré ses réticences, l'empereur obtempère. Mais Rodzianko ne viendra pas au rendez-vous. Redoutant une alliance monarchiste, les députés, radicalement antitsaristes, lui interdiront purement et simplement de prendre le train pour rejoindre Nicolas II.

Parvenu en gare de Dno entre 16 et 17 heures, le tsar apprend deux mauvaises nouvelles : Rodzianko n'est toujours pas annoncé et le général Ivanov, chargé d'écraser la révolte, n'est pas encore arrivé à Petrograd. Pire : la voie conduisant au palais impérial, but ultime du détour par Dno, est désormais barrée. Dans la voiture-salon, on scrute à nouveau les cartes. La solution se trouve à l'ouest : à Pskov, le siège de l'état-major du front nord commandé par le général Rouzski. Situé sur la ligne Petrograd-Varsovie, ce chef-lieu de province permet d'obliquer vers le nord en direction de Tsarkoïe Selo. Le convoi arrive à Pskov à la nuit tombée. «Quand l'empereur émerge finalement de la campagne enneigée, écrit l'historien Simon S. Montefiore, il [est] totalement ignorant du monde qui avait éclos en son absence» (*Les Romanov 1613-1918*, éd. Calmann-Lévy, 2016). Le général Rouzski, qui l'attend sur le quai, n'a qu'une idée en tête : sauver la couronne des Romanov. Pour cela, il doit convaincre le souverain aveugle et entêté de signer un projet de manifeste que la Douma lui a fait parvenir dans la matinée, et qui prévoit que le tsar renonce à une partie de son pouvoir. A peine le général Rouzski a-t-il posé le pied dans la rutilante voiture-salon, qu'il ouvre les hostilités : la ligne qui mène à Tsarkoïe Selo est désormais impraticable. «Avec les cheminots – ces simples "pions" –, la révolution faisait échec au roi !», ironisera Trotsky (*Histoire de la révolution russe*, tome 1, rééd. Points Seuil, 1995).

Si le tsar n'est plus maître de ses mouvements, il reste le maître de ses émotions : «Allons d'abord dîner !» répond-il à Rouzski. C'est seulement à 22 heures, devant la petite table du wagon-bureau, que débute le pénible bras de fer entre les deux hommes. Le souverain écrase cigarette sur cigarette. Refusant de régner sans gouverner, il exige de conserver les ministères régaliens : la Guerre, la Marine, l'Intérieur et les Affaires étrangères. Rouzski lui oppose un non catégorique. Le souverain se rétracte. L'opiniâtre général revient à la charge.

SAMEDI 3 MARS 1917

A 2 heures, Nicolas II accepte enfin de transmettre son pouvoir à un ministère responsable. En signe d'apaisement, il renonce également à lancer les troupes du général Ivanov sur Petrograd. Sur ces entrefaites, il va se coucher. Triomphant, le général Rouzski parvient à entrer en contact télégraphique avec Rodzianko aux alentours de 3 h 30. La réaction du nouveau chef de l'exécutif est confondante : «Une des pires révolutions a débuté [...] Je vous informe que vos propositions sont dépassées. La foule et la troupe réclament l'abdication.» En clair, le manifeste proposé le matin n'est plus valable. La Douma ne veut plus conserver Nicolas II, symbole de l'absolutisme, à la tête du pays.



Collection Kharbine-Tapabor

Derrière la puissante locomotive, les wagons du tsar étaient richement aménagés. Comme ici dans le salon, avec des capitonnages en soie, des luminaires et un ameublement digne d'une villégiature cossue.

«ALLONS D'ABORD DÎNER !» DIT LE TSAR, ALORS QUE SA CAPITALE EST À FEU ET À SANG...

Quand Rouzski lui fait son rapport, au cours de la matinée, le souverain retient son souffle. Sanglé dans sa tcherkeska grise de colonel caucasien, il arpente le quai de la gare de Pskov en attendant le verdict des commandants en chef. A 14 h 15, il apprend leur décision. Elle est unanime : il faut abdiquer en faveur du tsarévitch Alexis. Le souverain se lève, se signe et renonce au trône par écrit. Il est 15 h 05. «En l'espace de quarante-huit heures, écrit Soljénitsyne, tout son pouvoir avait coulé hors de ses mains» (*La Roue rouge*, *Mars 17*, tome 2, éditions Fayard, 1993). Cette proclamation historique, inscrite sur un simple télégramme, ne franchira jamais les portes du train impérial. Pour la diffuser, on compte sur l'arrivée imminente de deux émissaires de la Douma. En les attendant, l'ex-souverain de toutes les Russies fait les cent pas sur le quai. Fedorov, le médecin de la cour, l'accompagne. La question est grave : l'héritier du trône, le tsarévitch Alexis, né hémophile, peut-il survivre à la charge impériale ? Le professeur est formel : l'adolescent, âgé de 13 ans, n'atteindra pas ses 16 ans.

A 22 heures, les deux députés de la Douma, Goutchkov et Choulguine, font enfin leur entrée dans le train impérial. Dans le wagon-salon tapissé de soie verte, une surprise les attend : Nicolas II a renoncé à transmettre son trône à son fils, préférant nommer son frère, le grand-duc Michel Alexandrovitch pour lui succéder. Ce revirement est une violation des lois de l'empire – par une singulière entorse juridique, l'ex-empereur abdique une seconde fois – mais les députés choisissent de s'incliner. A 23 h 40, aussitôt désigné, son frère renonce à ce formidable cadeau empoisonné. Ainsi s'achève le règne des Romanov, commencé trois siècles plus tôt.

DIMANCHE 16 MARS 1917

A 1 heure, le train bleu s'enfonce dans les ténèbres. Le convoi retourne d'où il n'aurait jamais dû partir : Moghilev. Cette nuit-là, le journal de Nicolas II se referme sur ces mots shakespeariens : «Tout n'est que trahison, lâcheté et tromperie.» ■

CHRISTÈLE DEDEBANT



Plus de 1 000 personnes, principalement des ouvriers ayant travaillé sur le chantier, célèbrent la jonction des deux lignes à Promontory Summit, (Utah), le 10 mai 1869.

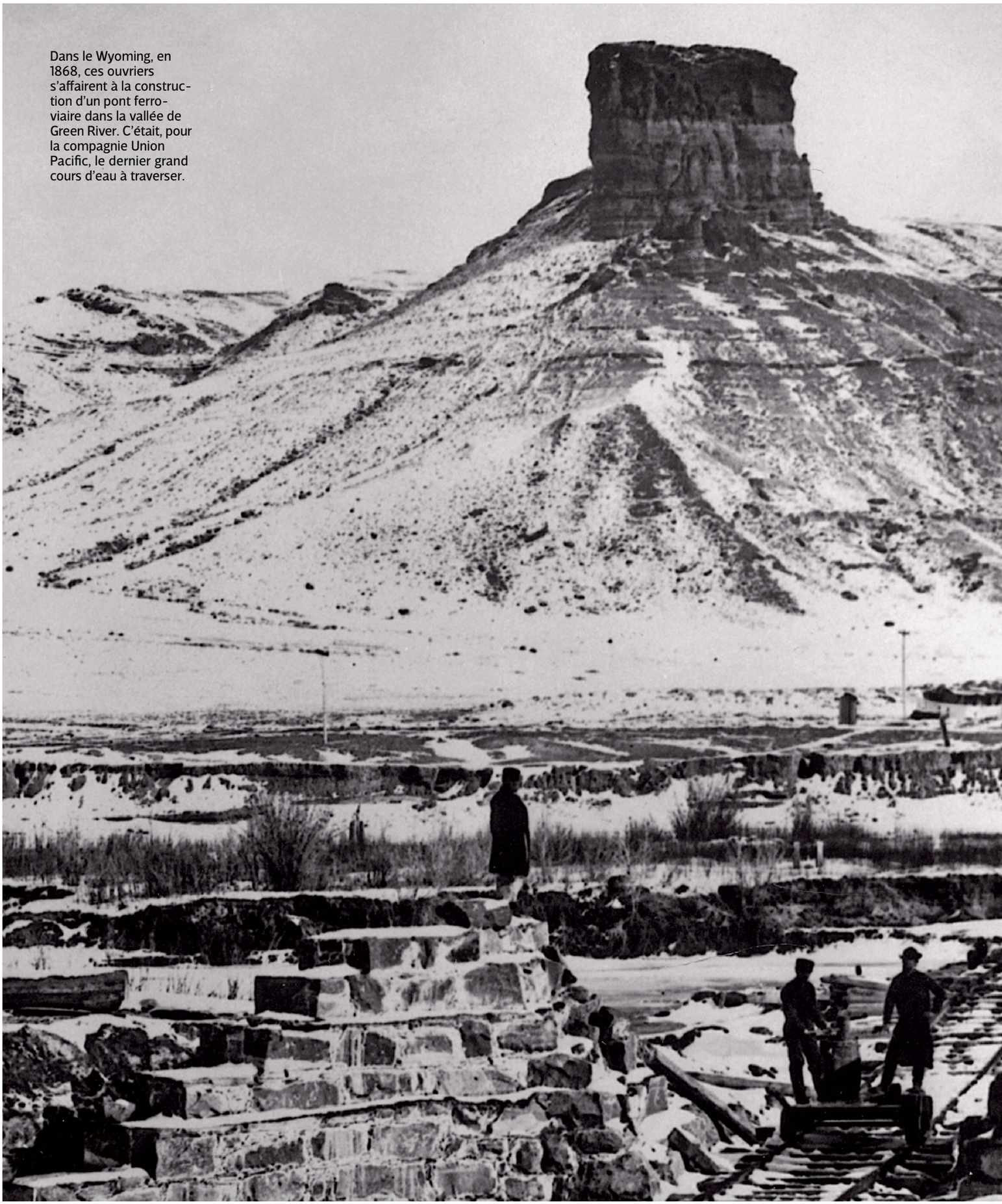


LE TRANSCONTINENTAL

Une épopée au Far West

Au XIX^e siècle fut posée la première ligne de chemin de fer reliant l'est et l'ouest des Etats-Unis. Un chantier titanesque qui devint une course folle entre deux compagnies.

Underwood Archives/Leemage



Dans le Wyoming, en 1868, ces ouvriers s'affairent à la construction d'un pont ferroviaire dans la vallée de Green River. C'était, pour la compagnie Union Pacific, le dernier grand cours d'eau à traverser.



Granger coll. NY/Aurimages



Granger coll. NY/Aurimages

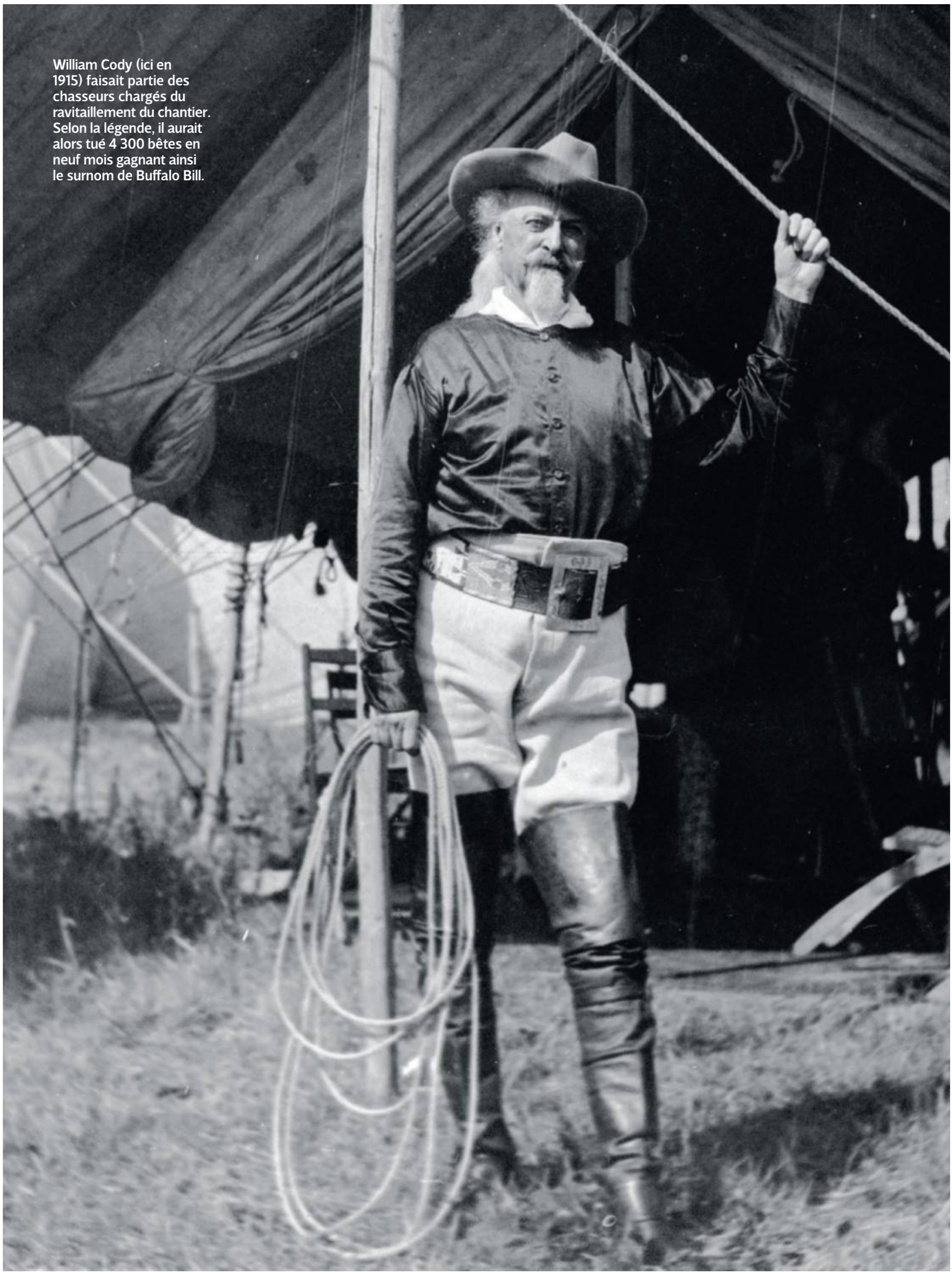
Cet échafaudage supporte le pont de Secret Town (Californie). L'ouvrage a principalement été réalisé par des travailleurs chinois de la Central Pacific.

POUR NOURRIR LES OUVRIERS, LES TUEURS DE BISONS FIRENT UN MASSACRE

Ces tas d'ossements, jouxtant les rails, témoignent du nombre impressionnant de bisons qui furent sacrifiés pour nourrir les ouvriers du Transcontinental.

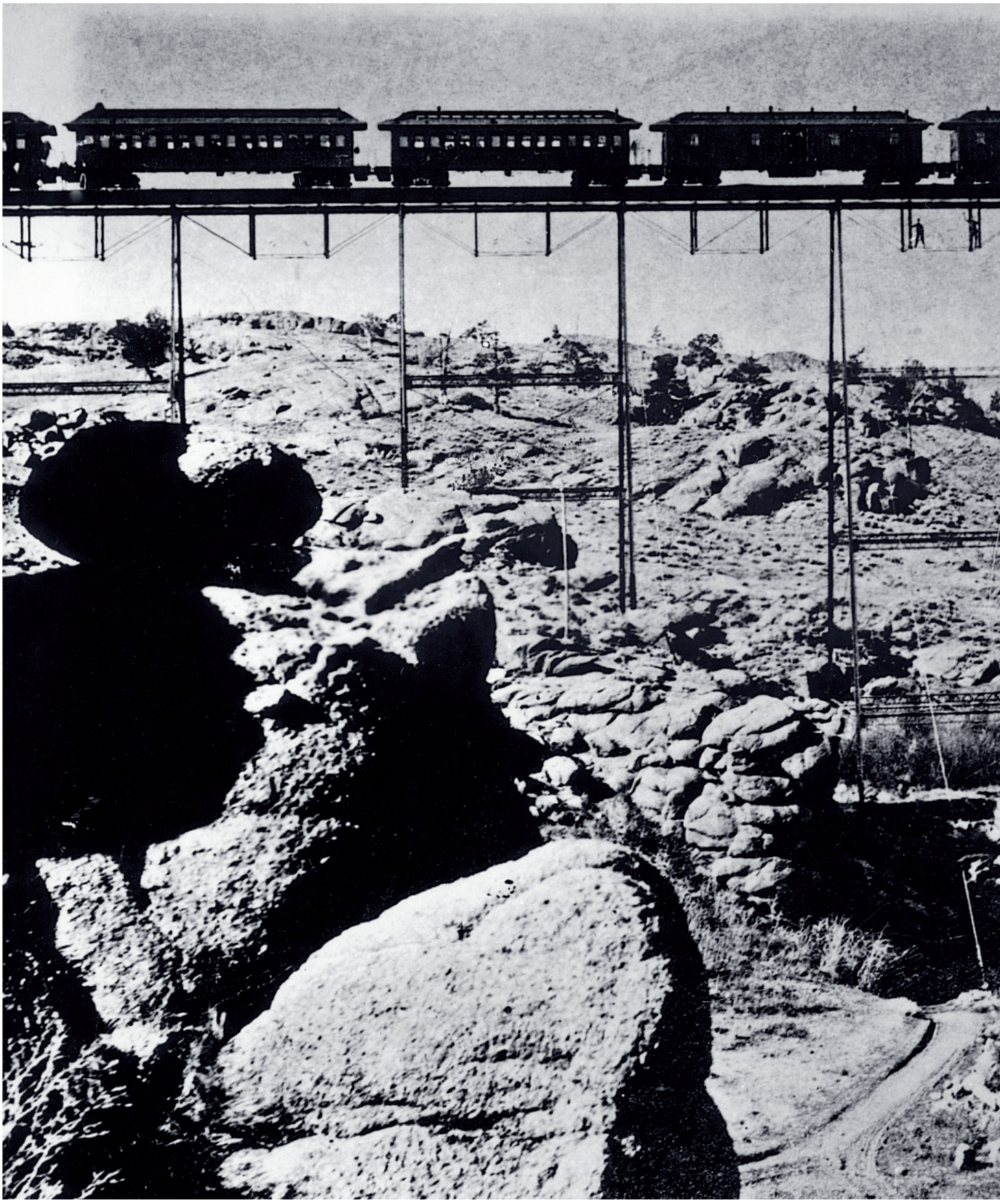


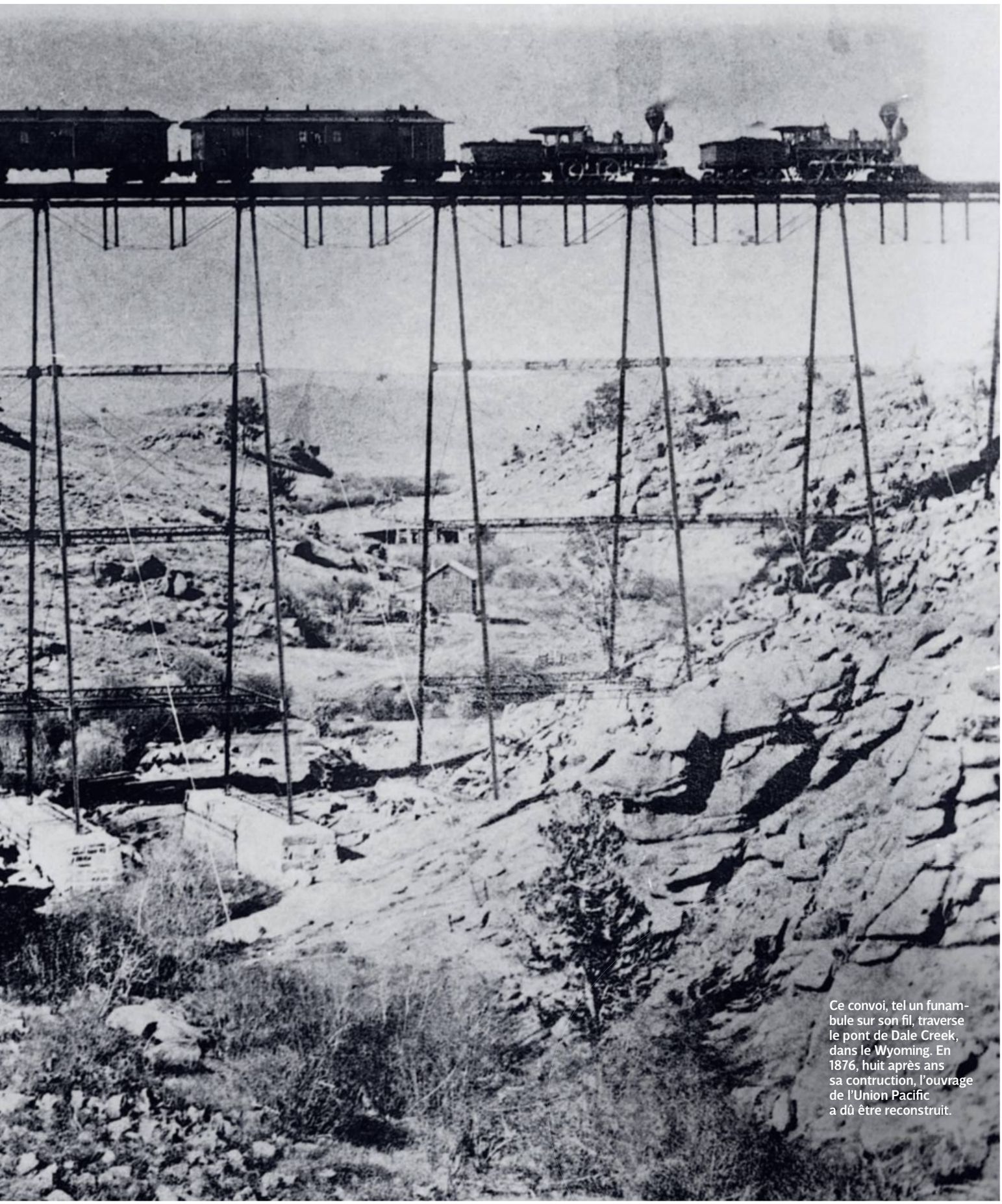
Akg-images/Glass Housse Images



William Cody (ici en 1915) faisait partie des chasseurs chargés du ravitaillement du chantier. Selon la légende, il aurait alors tué 4 300 bêtes en neuf mois gagnant ainsi le surnom de Buffalo Bill.

Getty Images/Archive Photos/Hulton Archive



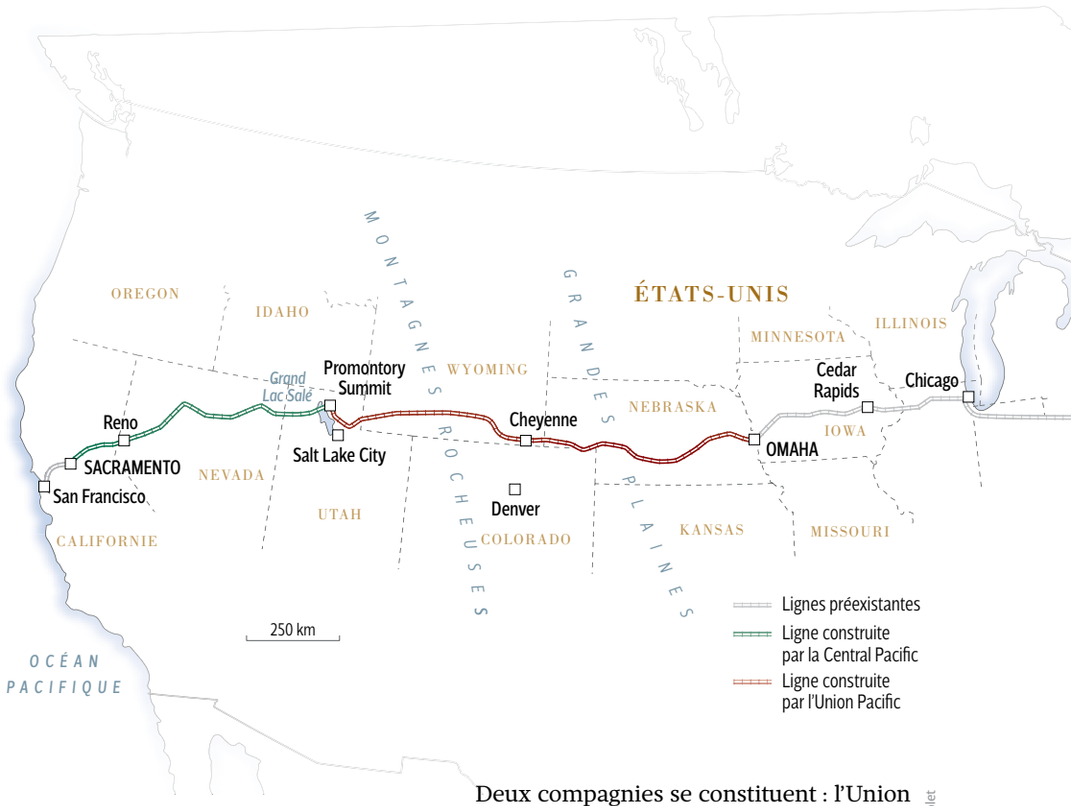


Ce convoi, tel un funambule sur son fil, traverse le pont de Dale Creek, dans le Wyoming. En 1876, huit après ans sa contruction, l'ouvrage de l'Union Pacific a dû être reconstruit.

Collection Dagli Orti/Aurimages

Le projet n'était pas nouveau. Depuis les années 1830, les Américains envisageaient un chemin de fer transcontinental, qui traverserait le pays d'est en ouest. En 1845, un entrepreneur de New York, Asa Whitney entreprit, à la tête d'un groupe de huit hommes, de recenser les ressources disponibles (pierre, bois) sur le tracé. Ils évaluèrent aussi le nombre de ponts à construire et de tunnels à creuser. Ce chantier titanesque ne découragea pas Whitney, qui tenta alors de convaincre le Congrès de financer son rêve. En vain. Trois ans plus tard, en 1848, de l'or est découvert en Californie. Les colons affluent par milliers, et la vallée de la Sacramento River se dote d'une ligne de chemin de fer. Son concepteur, Theodore Judah, souhaite rejoindre l'Est, à travers la Sierra Nevada, le désert du Grand Bassin, les Rocheuses puis les plaines pour rejoindre le réseau ferrovière déjà existant à Omaha, la plus grande ville du Nebraska surnommée «la porte d'entrée de l'Ouest». Cette fois, plusieurs investisseurs acceptent de financer les recherches et vont devenir les barons du rail dans l'Ouest.

Mais le projet n'avance pas. Il faut attendre 1862 et le vote du Pacific Railroad Act pour lancer le chemin de fer transcontinental. Le projet est colossal : près de 3 000 kilomètres de lignes, sans compter les lignes annexes.



Hugues Piolet

LE TRANSCONTINENTAL

Ligne de SACRAMENTO à OMAHA

Début de la construction : **été 1865**
Fin des travaux : **8 mai 1869**
Longueur du réseau : **3 000 km**

Principales villes desservies :
RENO ◆ SALT LAKE CITY ◆ CHEYENNE



Granger coll. NY/Aurimages

Réunis autour d'une table dans un compartiment privé, quatre des directeurs de l'Union Pacific suivent l'avancement des travaux. Parmi eux, seul le financier Sidney Dillon (2e en partant de la gauche) assista à la jonction de la ligne.

Deux compagnies se constituent : l'Union Pacific, qui partira vers l'ouest depuis Omaha, au Nebraska, et la Central Pacific, qui partira de Sacramento, en Californie. Cette dernière, qui franchira la Sierra Nevada puis le Grand Bassin, doit poser un millier de kilomètres de rails. L'Union Pacific, qui traversera beaucoup de plaines, doit construire les 2 000 kilomètres restants. Les travaux de construction ne débutent qu'en 1865, à la fin de la guerre de Sécession : capitaux et main-d'œuvre sont enfin disponibles. L'Etat fédéral se montre généreux avec les deux compagnies privées, leur octroyant 16 000 dollars par mile construit dans les plaines, 24 000 dans le Grand Bassin et 48 000 dans les Rocheuses et la Sierra Nevada. Il cède également aux compagnies des terres situées le long de la voie, que ces dernières peuvent exploiter ou revendre à des prix élevés.

Malgré cela, les travaux piétinent sur le tronçon de l'Union Pacific, et Washington décide de changer les règles. Désormais, chaque compagnie peut aller aussi loin qu'elle le peut. Depuis la Sierra Nevada et le Nebraska, une course folle commence, bientôt interrompue, à la fin de 1866, par un hiver terrible qui bloque les travaux. A North Platte, dans le Nebraska, sur le chantier de l'Union Pacific, une ville sort de terre en quelques jours, avec ses saloons, ses hôtels... Le printemps revenu, North Platte devient une ville fantôme. Les ouvriers repartent – ainsi que le personnel des tripots et des bordels, qui suit le convoi partout et va gagner le surnom de «*Hell on Wheels*» («Enfer sur roues»)...

L'avancée dans les plaines est difficile pour les employés de l'Union Pacific. Il faut trouver du bois et le couper pour faire des traverses, tandis que les rails sont acheminés sur le devant de la voie. Sitôt une section de rails posée, le train des ouvriers l'emprunte. Et ces ouvriers, il faut les nourrir. C'est ainsi



Granger coll. NY/Aurimages

Le dépôt de Laramie, dans le Wyoming, quelques semaines avant l'arrivée du premier train, le 10 mai 1868. Seront bâtis ici pour l'occasion, en un temps record, des magasins, des maisons, une école et une église.

que la compagnie s'alloue les services de plusieurs chasseurs de bisons, dont le célèbre William Cody, plus connu sous le nom de Buffalo Bill. Il faut aussi affronter les Indiens et, cette fois, faire appel à l'armée. Environ 25 % des ouvriers travaillent à la pose de rails. Les autres sont bûcherons, forgerons, cuisiniers. Les employés irlandais, chassés de leur pays par la famine, sont nombreux. Mais lorsque l'Union Pacific arrive dans l'Utah, elle loue les services de milliers de Mormons installés autour de Salt Lake City.

Sur le chantier de la Central Pacific, les Chinois, recrutés en masse, parfois jusqu'en Chine, sont près de 12 000 à travailler. Moins bien payés que les Blancs, ils se mettront en grève. Pour franchir la Sierra Nevada, il faut bâtir des ponts et creuser des tunnels, au pic ou à l'explosif. Parfois, on n'avance que de 30 centimètres par jour. D'autre fois, et ce sera le record, les ouvriers de la Central Pacific posent 16 kilomètres de rails en une journée. Contrairement à l'Union Pacific, qui avance parfois au petit bonheur, le tracé du tronçon de la Central Pacific est bien établi. Et certains tunnels sont creusés à plusieurs dizaines de kilomètres de la tête de ligne, pour gagner du temps. Malgré la faim, le froid, les éboulements, qui vont tuer près de 10 % des ouvriers, les lignes avancent.

L'ARMÉE EST LÀ POUR PROTÉGER LE CHANTIER DES INDIENS

Fin 1868, les deux lignes sont sur le point de se rencontrer mais les compagnies font tout pour retarder le moment de la jonction. Elles poursuivent leur tracé en parallèle sur 300 kilomètres – pour continuer à toucher les primes au mile parcouru ! Le président Ulysses S. Grant finit par être mis au courant. Il siffle aussitôt la fin de la récréation. Le 8 mai 1869, à Promontory Summit, les deux lignes se rejoignent. Les présidents des deux compagnies sont absents. Celui de la Central Pacific a vu son train retardé par la chute d'un arbre. Celui de l'Union Pacific a été retenu en otage par des ouvriers à qui il devait plusieurs mois de salaire ! L'inauguration a finalement lieu deux jours plus tard. Le 15 mai, un train parti de la côte est arrive à Sacramento. Il a mis une semaine pour parcourir une distance que les chariots mettaient six mois à couvrir. Le rêve est devenu réalité. ■

ANTOINE BOURGUILLEAU



Collines rases, lacs sans fin, rivières tumultueuses, sommets aux neiges éternelles... Les paysages sauvages défilent entre les grandes villes qui balisent



LE PÉKIN-LHASSA

A bord du «dragon de fer»

Démarrée à Pékin à la fin du XIX[e] siècle, la ligne a été achevée à Lhassa en 2006. Fenêtre ouverte sur des steppes sublimes, elle révèle aussi la mainmise chinoise sur le Tibet.

Stefano de Luigi

ce parcours hors norme de 4 561 kilomètres.

Le grand tableau lumineux accroché dans le hall indique le quai numéro 24. Les touristes, les étudiants en vacances et les ouvriers venus des campagnes, qui attendaient assis sur leur baluchon dans une vaste salle, peuvent enfin monter à bord du «dragon de fer». Silencieux, l'express numéro T27 glisse entre les quais. Il quitte la gare de l'Ouest, immense comme un aéroport international, constituée de deux gigantesques pagodes de béton plantées au bord du troisième périphérique de Pékin. Le train de l'extrême, le plus haut du monde, celui qui va se faufiler à travers les vertigineux sommets himalayens. Direction Lhassa, capitale du Tibet. Sur le ticket figure l'inscription «couché dur». Les trains chinois sont en général divisés en trois classes. «Couché dur»: des banquettes molletonnées, par compartiment de six. «Couché mou»: quatre banquettes dans un compartiment. Et «assis dur», une catégorie évidemment déconseillée pour un voyage qui dure deux jours et deux nuits. En avant donc pour 4 561 kilomètres de «couché dur».

Le train est bondé. En «assis dur», où les billets coûtent 45 euros (390 yuans), certains passagers sont assis par terre, dans les couloirs, tassés les uns contre les autres. Les femmes décortiquent des graines de tournesol, les hommes jouent aux cartes ou boivent de la bière, quelques-uns regardent des films sur de minilecteurs numériques. D'autres, enfin, dorment, le visage luisant sous les néons. Tous ne vont pas à Lhassa. Ils descendront à Xi'an, à Lanzhou ou Xining.

C'est l'été. La plupart des occupants du compartiment sont des Chinois en voyage d'agrément. L'explosion du tourisme vers le Tibet est telle que les billets sont rares. J'ai dû acheter le mien au marché noir, presque le double du prix officiel. En 2005, avant l'ouverture de la ligne, 1,6 million de personnes avaient visité la «région autonome» du Tibet. Pour les six premiers mois de 2010, elles étaient déjà 3,3 millions, dont 90 % de Chinois. Depuis 1996, le gouvernement central a mis le paquet pour faire de l'industrie du tourisme un pilier de l'économie du Tibet. La culture tibétaine est donc devenue une marchandise. Et le «dragon de fer», un vecteur majeur de cette «politique de développement», qui sert aussi – ou d'abord, on le verra plus loin – le projet chinois de colonisation et d'assimilation du Tibet.

Madame Zhang, voisine de banquette, une Pékinoise d'une cinquantaine d'années, part pour la première fois en vacances à Lhassa. «Là-bas, explique-t-elle, l'air n'est pas pollué ! A Pékin, il y a maintenant plus de 5 millions de voitures en circulation.» Madame Zhang mentionne aussi la spiritualité mystérieuse du «Pays des neiges», sa culture exotique. Un Tibet-musée en quelque sorte. Pas une fois, ni elle ni les autres voyageurs n'évoquent le pays en tant que société vivante.

Onze heures après avoir quitté Pékin, apparaît derrière la vitre une succession d'usines, de chantiers de construction et de tours de logements au gris uniforme. Le train entre à Xi'an, mais désormais rien ne distingue l'ancienne et glorieuse capitale de la dynastie Tang des autres métropoles chinoises. Sept minutes d'arrêt. Les passagers descendent sur le quai pour acheter aux marchands ambulants des provisions : soupe de nouilles déshydratées, fruits, graines de tournesol, bouteilles d'eau purifiée... Le dragon de fer reprend sa progression vers le mythe qu'il a contri-

Stefano de Luigi

C'est dans la gare de Pékin Ouest qu'embarquent les voyageurs



UN INGÉNIEUR BELGE A POSÉ LES PREMIERS RAILS DE CETTE LIGNE À PÉKIN, EN 1899

bué à abattre, celui d'un Tibet inviolable, protégé par une géographie de l'extrême.

Rapide, bon marché, le dragon sait à l'occasion se montrer accommodant. Pour s'en convaincre, il suffit de faire un tour au wagon-restaurant. Dans les trains chinois, cet espace réservé aux repas est le plus agréable. On peut s'y installer confortablement pour lire, regarder le paysage ou discuter avec le personnel ou les autres passagers. L'express pour Lhassa offre plus encore. On est déjà un peu au Tibet, même si c'est un Tibet de pacotille. Sur les cloisons figurent des tapisseries industrielles représentant le palais du Potala et la fameuse antilope locale, dont les autorités chinoises avaient fait la mascotte officielle du pays pour les Jeux olympiques de 2008. Mais les concessions au folklore ont des limites. Si le personnel du wagon-restaurant arbore un tablier de style traditionnel, aucun employé n'est tibétain, pas plus que la trentaine d'autres salariés du train. L'un d'entre eux, Zhangli, explique sans détour: «C'est simple, le train est géré par Pékin. C'est là que le personnel est recruté.»

Dans les années 1980, des soldats ont été mis à contribution pour construire la ligne

Dehors, défilent maintenant des montagnes érodées aux flancs couverts de champs de maïs. Le moindre espace disponible est cultivé, même dans des endroits presque inaccessibles. Entre les boucles de la rivière Wei, un affluent du fleuve Jaune, se lovent des hameaux de maisons en briques rouges ou en parpaings gris. Des paysans en salopette bleue et chapeau de paille à large bord travaillent la terre à la bêche. A Xining, une ville située à mi-chemin entre Pékin et Lhassa, un homme d'une cinquantaine d'années, la peau fripée comme un parchemin, prend place dans le compartiment. «Dans les années 1980, j'étais soldat, raconte-t-il. Deng Xiaoping a envoyé mon unité construire le chemin de fer sur lequel nous roulons. C'était entre Xining et Golmud.» Pendant ce récit, nous attaquons une portion du trajet longue de 814 kilomètres à travers des massifs escarpés. «A l'époque, nous n'avions pas de machine. Nous avons tout fait avec nos bras, en piochant dans la roche, une pierre après l'autre.» Quatre ans d'un travail de titan.

Lhassa est encore à plus de 2 000 kilomètres, mais le paysage change déjà. Le train grimpe, les arbres disparaissent, •••

à destination de Lhassa. Chinois à 90 %, les passagers sont des touristes, des hommes d'affaires, mais le plus souvent de modestes travailleurs migrants.

●●● l'horizon de collines basses couvertes d'herbe rase semble reculer. Près du lac Kokonor, vaste comme la mer, la première tente de nomades de l'Amdo apparaît sur la steppe. Le soir, dans le wagon-restaurant, je croise une jeune femme de 24 ans, Qiqi, qui travaille pour une compagnie d'assurances d'Etat. Elle ne fait pas mystère des raisons qui la conduisent au Tibet : «Pour mon travail, c'est très avantageux. Grâce à la prime – *gaoyuan buzhu* en Chinois –, mon salaire est multiplié par deux et demi.» Tous les militaires, fonctionnaires et employés des entreprises nationales envoyés au Tibet perçoivent le *gaoyuan buzhu*. «En plus, mon avancement sera plus rapide», ajoute Qiqi. Beaucoup de Chinois, comme elle, sont prêts à supporter le climat rude des hauts plateaux, l'altitude et le manque de distractions pour venir s'installer sur le toit du monde, histoire de booster leur carrière ou d'accumuler un petit pactole. Tout en servant sans état d'âme l'objectif principal de Pékin : mieux contrôler la «région autonome». «Si nous ne faisons rien, conclut Qiqi, les Tibétains finiront par réclamer leur indépendance.»

En altitude, des masques à oxygène sont distribués aux gens âgés ou malades

Le train s'arrête. C'est le milieu de la nuit à Golmud, une ville de 140 000 habitants, perchée à 2 800 mètres d'altitude. Au-delà commence la chaîne des monts Kunlun. Et l'ascension vers le Tibet, via la région de Kikexili, immense zone inhabitée, à plus de 4 000 mètres d'altitude. Un petit bruit étrange s'ajoute maintenant à celui du roulement régulier des wagons. On dirait que le train chante. Chuinte, en réalité. Des dizaines de valves pratiquées dans les cloisons diffusent de l'oxygène qui pressurise les compartiments. Malgré cette aide, plusieurs passagers se mettent à téter, à l'aide d'une paille, des petites fioles médicinales. Elles contiennent une décoction de plantes censées prévenir les malaises provoqués par la raréfaction de l'oxygène. Les wagons – construits par les Chinois en partenariat avec la société canadienne Bombardier –, disposent également de masques à oxygène rudimentaires. Mais ils ne sont disponibles que sur demande auprès du personnel de bord. Qui a pour consigne de les réserver aux gens âgés ou malades. «Puis-je en essayer un ?» La réponse tombe, sèchement : «Vous n'en avez pas besoin.»

Les passagers collent le nez à la vitre pour saisir des ombres fugaces : un petit groupe d'antilopes qui file dans la steppe. L'espèce a failli disparaître, victime des braconniers qui faisaient le trafic de sa fourrure. Il reste quelques dizaines de milliers de bêtes, loin du million qui existait avant les massacres. C'est un Tibétain, Gisang Sonam Dorje, qui a sauvé l'espèce, en créant la Patrouille du yak sauvage. Ses hommes traquaient, fusil au poing, les braconniers. Lorsque Dorje fut assassiné par les trafiquants, en 1994, le retentissement dans le pays fut tel que l'Etat se décida à prendre des mesures pour sauvegarder les antilopes menacées.

A l'automne, sur cette portion du trajet, le train se remplit de nomades, les Goloks. Hirsutes, burinés par le soleil et les vents de la steppe, ils sont vêtus de peau de mouton et d'amples manteaux de feutre. Ils ont la réputation d'être des brigands et de farouches guerriers. Leur irruption à bord du train ne passe pas inaperçue. Par familles entières, ils s'installent dans les wagons «assis dur». Direction Lhassa, pour un pèlerinage. Jamais, évidemment, ils ne fréquentent le wagon-restaurant, se nourrissant uniquement des provisions qu'ils emportent. Une fille de 15 ans aux cheveux noir de jais, couverte de bijoux en corail et turquoise, débite au poignard des lambeaux de viande sur une carcasse de mouton bouillie. A ses côtés, un homme aux moustaches tombantes explique qu'il possède 400 chèvres et une centaine de yacks dans la région des monts Amnye Machen, à vingt heures de bus de Xining. Tous ces gens n'ont pas encore été touchés par la politique de sédentarisation forcée dont sont victimes les nomades tibétains. Depuis 2003, en effet, indique un rapport de l'ONG Human Rights Watch, une politique radicale de confiscation de terres a été mise en place par le gouvernement chinois au Tibet. ●●●

POUR BRAVER LES SOMMETS, LA MOTRICE EST ÉQUIPÉE D'UN DIESEL SURPUISSANT

En deux jours, le train, parti de Pékin à 45 mètres d'altitude,



franchit le col de Tanggula à 5 072 mètres (ici, lors de l'ascension de cette montagne) puis redescend à Lhassa, à 3 600 mètres.

Photo : Stefano de Luigi. Carte : Hugues Piolet.



●●● Au nom de la campagne de «développement de l'Ouest», de nombreuses familles ont été contraintes d'abattre leur troupeau et de s'installer dans des logements collectifs en ville. Depuis 2000, 700 000 nomades auraient ainsi été forcés à se sédentariser. Officiellement, les Chinois avancent un argument lié à la protection de l'environnement : le surpâturage provoqué par le nomadisme accentuerait la désertification de la région de l'Amdo. Un autre argument insiste sur la nécessité de «civiliser» les nomades et de les intégrer à l'économie moderne. L'enquête de Human Rights Watch montre à l'inverse que les populations concernées se sont appauvries, et que le prétexte écologique ne sert qu'à justifier d'autres objectifs, peu avouables : remodeler la culture tibétaine et étendre le contrôle

Stefano de Luigi

Ces pèlerins déambulent parmi les commerces du square Barkhor, à proximité du temple de Johang, à Lhassa. Inscrit au patrimoine mondial en 2000,



le sanctuaire fut l'épicentre des émeutes de 2008.

TERMINUS : LHASSA. DANS CETTE VILLE, LES TIBÉTAINS SONT DÉJÀ MINORITAIRES

de l'Etat chinois à ces contrées difficiles d'accès. Pour finalement briser toute velléité d'indépendance ou d'autonomie.

Quelques heures avant d'arriver à Lhassa, on touche au sommet du voyage : le passage du col de Tanggula. Aucun train n'est jamais monté plus haut. Entre deux montagnes cernées de glaciers, les rails filent sur une steppe vert-de-gris parsemée de flaques d'eau. A proximité d'une petite gare, simple poste technique, un panneau affiche l'altitude: 5 072 mètres. Ici et sur un tronçon de quelque 550 kilomètres, la voie ferrée court sur un sol qui reste gelé la plus grande partie de l'année (le pergélisol), mais devient instable pendant les mois les plus chauds. Les ingénieurs croyaient avoir résolu le problème par un système de thermorégulation à base de tuyaux d'acier remplis d'un fluide «frigorigène». Il permet de refroidir le pergélisol et d'assurer la stabilité du ballast. Las ! Le réchauffement climatique provoque la fonte accélérée du pergélisol. Un problème jugé si grave qu'il pourrait menacer la pérennité de la ligne. Sauf à décider d'engager de coûteux travaux de stabilisation, dont les études ne sont même pas encore lancées officiellement.

Dernier arrêt à Nagchu, à trois heures de Lhassa. Non loin de la gare se dressent d'immenses hangars d'où sortent des semi-remorques. Des ponts roulants chargent et déchargent les trains de marchandise. Nagchu se situe au centre du Tibet, ce qui en fait un carrefour pour le développement de l'industrie minière. La région regorge de cuivre, d'uranium, de zinc, et recèlerait plus d'un milliard de tonnes de fer, selon une évaluation récente. L'exploitation massive de ces richesses constitue la prochaine étape de ce que les autorités chinoises appellent le développement du Tibet. Nombre d'habitants redoutent la pollution qui en découlera. Et considèrent comme un viol des croyances religieuses tibétaines le fait de creuser des mines dans des montagnes sacrées.

700 à 900 moines auraient été déportés à bord de ce train en 2008

Il y a pire. Le train, qui arrive à Lhassa dans une gare flambant neuve, mélange de style stalinien et de kitsch tibétain, révèle aussi sa part d'ombre. Selon plusieurs personnes, moines et Tibétains vivant à Pékin, qui se confient sous couvert d'anonymat, le train n'aurait pas seulement servi à transporter des touristes et des travailleurs migrants, mais aussi à déporter des moines : 700 à 900, lors des émeutes du printemps 2008 réprimées par la police, murmure-t-on dans plusieurs monastères. Le «dragon de fer» aurait acheminé les religieux vers les prisons de Goldmud, où ils auraient été détenus jusqu'à la fin des Jeux olympiques de Pékin, pour ensuite être renvoyés dans leur province d'origine, avec interdiction de regagner les monastères de Lhassa. Dans la tradition chinoise, le dragon, symbole de la puissance souveraine, est un animal capable de toutes les métamorphoses. Le «dragon de fer» que la Chine du XXIe siècle a lancé sur le Tibet perpétue le mythe : dans un sens, il peut amener d'insouciants touristes visiter de belles montagnes, dans l'autre, se transformer à l'occasion en cage roulante et repartir les entrailles chargées de prisonniers. ■

FRÉDÉRIC NISSAC

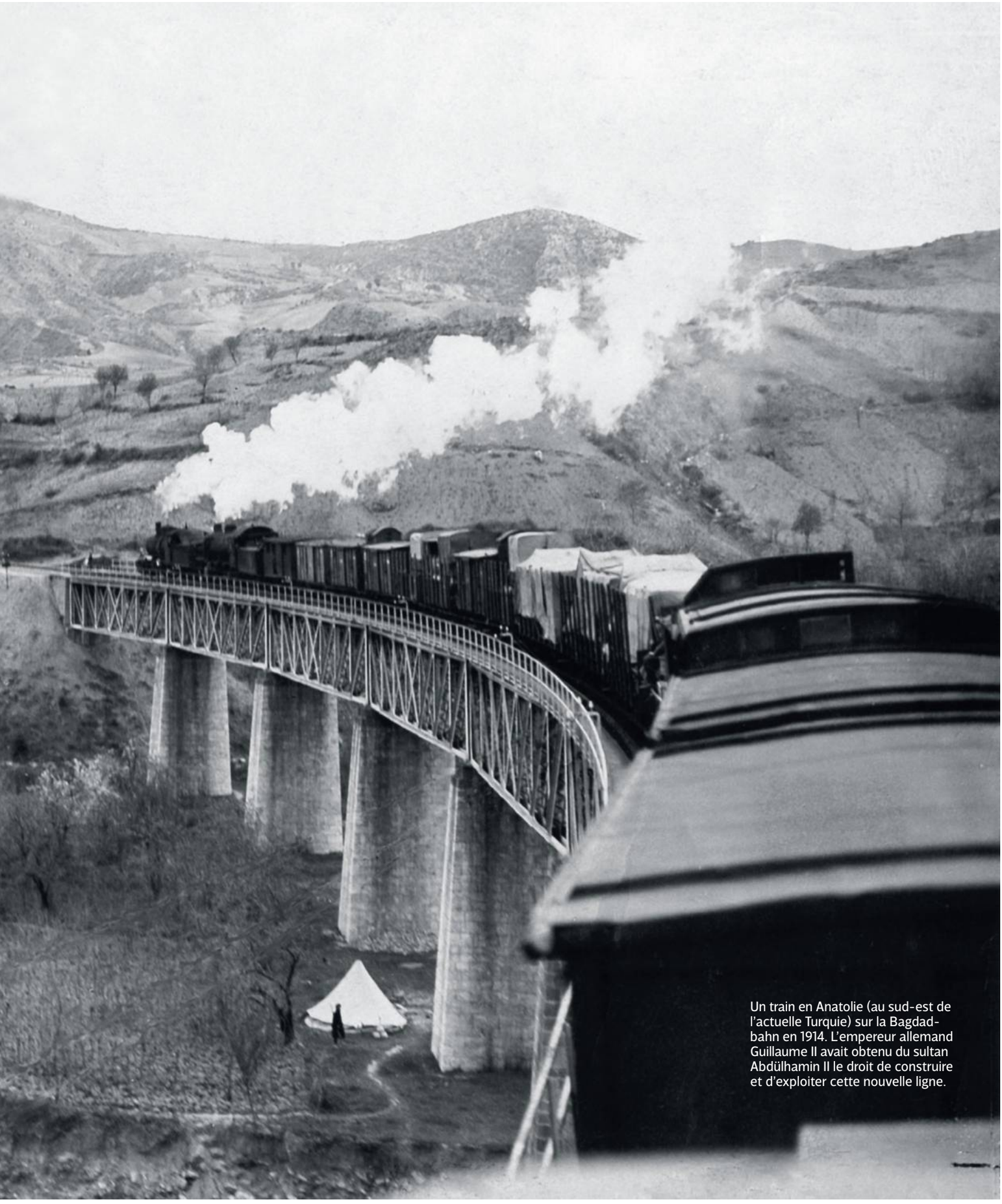


Ullstein Bild via Getty Images

LA BAGDADBAHN

Quand le Kaiser rêvait du Moyen-Orient

Pour l'Allemagne, c'était la voie royale vers l'est : une ligne ferroviaire qui traverserait l'Empire ottoman, son allié. Mais les autres puissances européennes firent tout pour freiner sa construction.



Un train en Anatolie (au sud-est de l'actuelle Turquie) sur la Bagdad-bahn en 1914. L'empereur allemand Guillaume II avait obtenu du sultan Abdülhamin II le droit de construire et d'exploiter cette nouvelle ligne.



LA BAGDADBAHN

Ligne de KONYA à BAGDAD

Début de la construction : **1903**
Fin de la construction : **1940**
Longueur du réseau : **1 600 km**

Principales villes desservies :
BULGURLU ◆ ADANA ◆ ALEP DJERABLUS ◆ MOSSOUL

Les chemins de fer européens, en cette fin du XIXe siècle, ont étendu leur réseau à travers une bonne partie de l'Europe. Ainsi, Berlin est déjà relié à Constantinople et, au-delà, le réseau ferré rejoint Konya, au cœur de l'Anatolie. C'est là que débuteront, en 1903, les travaux de la voie vers Bagdad, la Bagdadbahn.

UNE OUVERTURE SUR LE GOLFE PERSIQUE ET L'OCÉAN INDIEN

Une des clés de la politique internationale allemande au XIXe et au début du XXe siècle fut le *Drang Nach Osten*, littéralement la «Marche vers l'est». Selon ce concept, apparu dès le XIIe siècle, les peuples germaniques devaient rechercher vers l'est de nouvelles frontières afin de conquérir l'espace vital dont ils avaient besoin. Le projet du chemin de fer de Bagdad s'inscrivait dans cette démarche stratégique.

Carte : Sophie Pauchet



AKG-Images

L'empereur

Pour **Guillaume II** (1859-1941), le train devait servir la politique d'expansion de l'Allemagne.



Luisa Ricciarini/Leemage

Le sultan

Abdülhamid II (1842-1918) voulait moderniser les voies de communication de l'Empire turc.

Entre Konya et Bulgurlu, les rails sont vite posés : en un an, ce tronçon de 200 km est achevé. Mais après cette étape, les soucis ne tardent pas à surgir, d'une part, à cause des financements insuffisants, d'autre part, du fait des réticences internationales, et notamment anglaises, devant ce chantier «impérialiste».

La ligne ferroviaire de Bagdad est achevée au début de la Seconde Guerre mondiale. En revanche, malgré les vœux de Guillaume II, elle n'atteindra jamais Bassora – ce qui aurait ouvert une porte sur l'océan Indien à l'Allemagne.

RUSSIE

EMPIRE OTTOMAN

PERSE

CHYPRE

KOWEIT

EGYPTE

Izmit

Eskisehir

Afyon 1896

Konya 1904

Bulgurlu 1911

Yenice

Mersin

Adana 1912

1917

1915

Djerablus 1914

1915

Alep 1912

1906

Hama

Homs

1902

Damas

Amman 1908

Train du Hedjaz vers Médine

Nusaybin 1918 1935

Mossoul 1940

1940

Tikrit

1940

Samarra

1914

Bagdad

Bassora

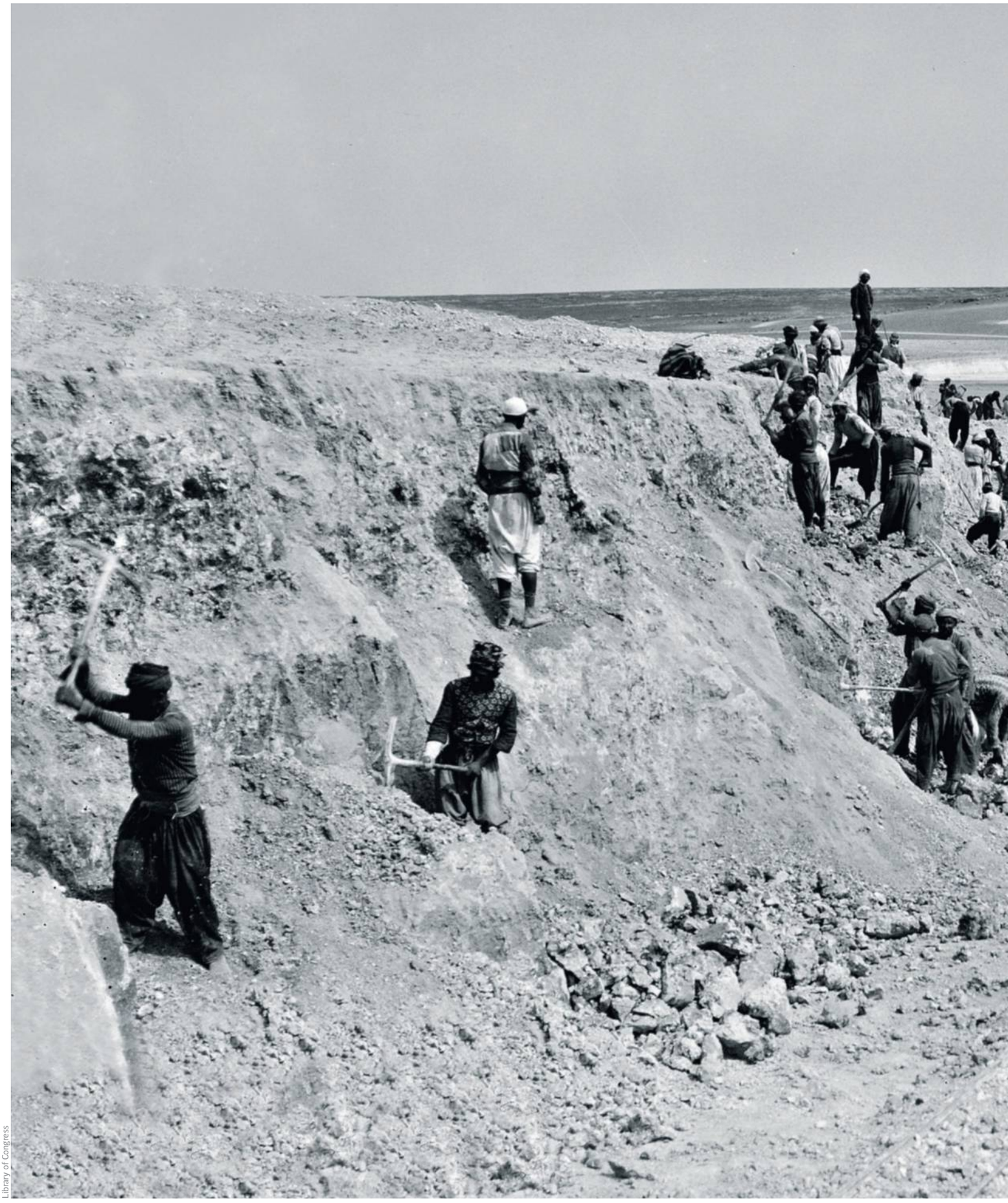
Ligne de chemin de fer
XXXX Date de mise en service

La Bagdadbahn :

Tronçon achevé avant août 1914
XXXX Date de construction

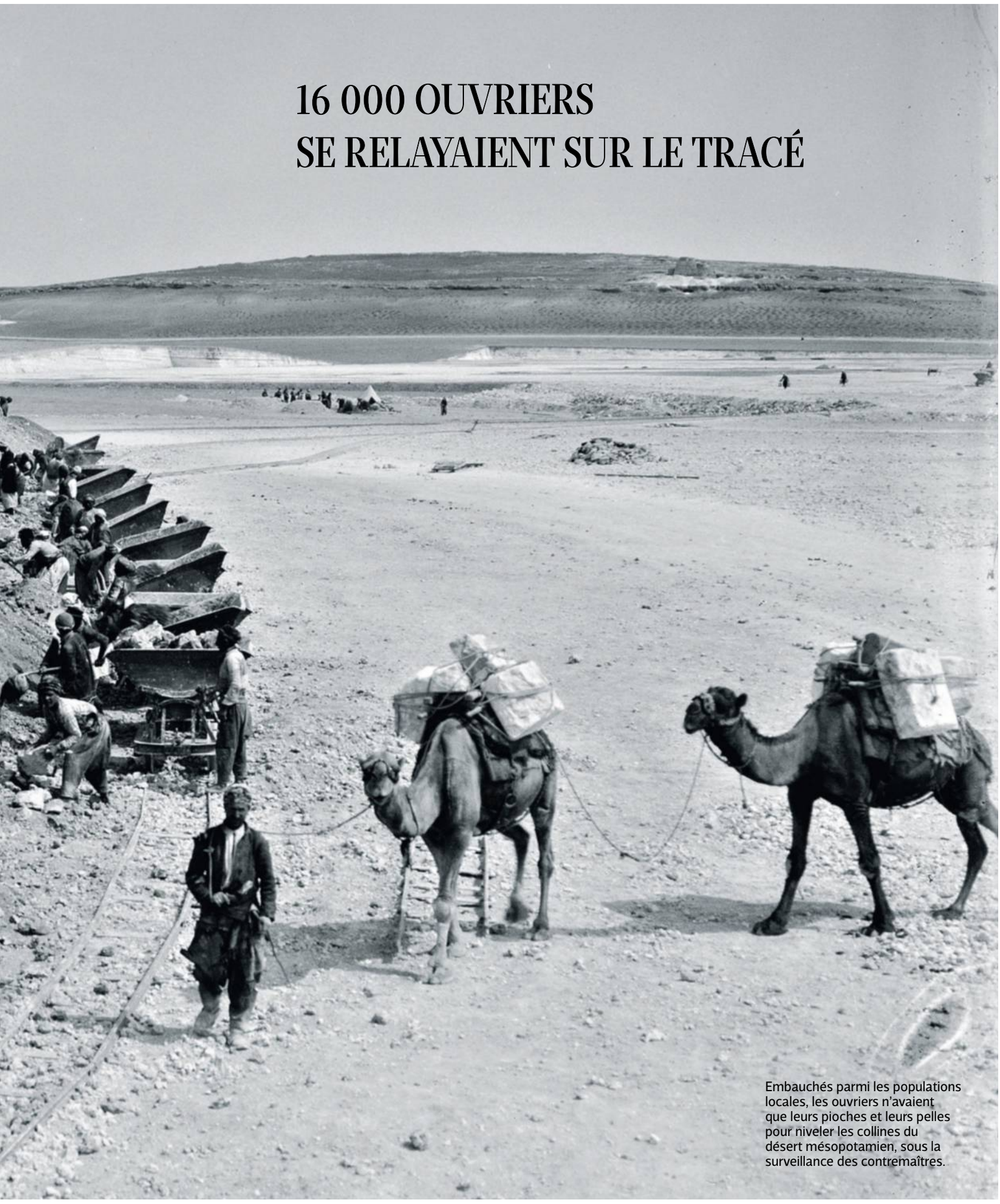
Tronçon construit après août 1914
XXXX Date de construction

Frontières d'Etat en 1914
Zone d'influence de la Russie
Région de l'Empire ottoman sous administration britannique



Library of Congress

16 000 OUVRIERS SE RELAYAIENT SUR LE TRACÉ



Embauchés parmi les populations locales, les ouvriers n'avaient que leurs pioches et leurs pelles pour niveler les collines du désert mésopotamien, sous la surveillance des contremaîtres.

Août 1914. Dans son bureau de Bagdad, Heinrich Meissner vient d'apprendre la nouvelle de la déclaration de guerre de l'Allemagne en réponse à la mobilisation générale de la Russie. L'ingénieur en chef allemand est inquiet. Cette déclaration n'arrange pas ses affaires. Voici bientôt trois ans qu'il a posé ses cartons dans la ville pour mener à terme la dernière phase d'une entreprise titanesque, la construction d'un chemin de fer reliant les quelque 3 200 kilomètres qui séparent Constantinople de Bagdad. Le déclenchement de la guerre risque fort de compromettre l'avancée de la Bagdadbahn («la ligne ferroviaire de Bagdad»), l'œuvre de sa vie. Ce train est abusivement appelé le Berlin-Bagdad par la presse franco-britannique qui voit derrière sa construction une volonté d'expansion sans limite des Allemands. Un court roman patriotique, *A la conquête de Bagdad*, se fait dans ces années-là l'écho de cette peur, teintée de paranoïa. Frank Henry, l'auteur, y explique dès les premiers paragraphes que le terminus de cette ligne offrirait la Mésopotamie et le golfe Persique aux «convoitises pangermanistes». En vérité, à l'été 1914, après nombre de péripéties, le projet est loin d'être achevé. Il est pourtant né sous les meilleurs auspices, vingt-six ans auparavant…

Tout commence le 18 octobre 1898. Ce jour-là, le «Hohenzollern» pénètre dans le port de Constantinople. Une foule en liesse accueille l'empereur d'Allemagne Guillaume II, conduit sous les vivats jusqu'au palais du sultan ottoman Abdülhamid II. Cette visite officielle marque un tournant décisif dans les relations des deux pays. Abdülhamid II, mis au ban des nations européennes après la répression sanglante du mouvement national arménien de 1896, voit dans cette visite le soutien inespéré qui lui permettra de regagner sa respectabilité. Guillaume II joue plus gros encore. En affichant son soutien à l'Empire ottoman, il rompt officiellement avec la politique prudente de son mentor Otto von Bismarck, chancelier du Reich jusqu'en 1890 et décédé quelques mois plus tôt. Au tournant du XX[e] siècle, Guillaume II n'a qu'un projet en tête : mettre en place une *Weltpolitik*, une «politique mondiale». «La stratégie précautionneuse de Bismarck visant à maintenir l'équilibre diplomatique européen ne correspond plus à la place réelle de l'Allemagne à la fin du XIX[e] siècle. Elle est devenue une grande puissance démographique, militaire, économique et industrielle, et elle souhaite désormais rattraper son retard en acquérant une place à la hauteur de ce qu'elle estime être la sienne», explique l'historien de l'Allemagne Etienne François. Après une semaine passée à Constantinople, Guillaume II entame un voyage jusqu'en Terre sainte au cours duquel, fasciné par l'Orient, il affirme son soutien à l'islam. Le 16 novembre, le Kaiser retourne à Berlin.

La visite de l'empereur allemand officialise plusieurs années de collaboration germano-turque. Depuis 1882, l'armée ottomane bénéficie d'une formation militaire dispensée par de hauts officiers du Reich envoyés sur place. Et c'est à un ingénieur allemand, August Meissner, que vient d'être confiée, en cette fin du XIX[e] siècle, la construction du chemin de fer destiné à rallier Damas à Médine, puis à La Mecque, à travers la province du Hedjaz. Grâce à cette ligne, tracée en plein désert sur plus de 1 300 kilomètres, les croyants pourront rejoindre les deux villes saintes de l'islam. Jusqu'alors, seules des caravanes en permettaient l'accès…

Pour le sultan Abdülhamid II, le train est aussi un moyen de répression

Abdülhamid II nourrit un autre projet ferroviaire, plus gigantesque : établir une ligne transversale qui relierait la capitale de son empire, Constantinople, à Bagdad. Il y voit un moyen de tenir son empire et d'envoyer rapidement des troupes en cas d'insurrection, car Abdülhamid n'a pas digéré le récent soulèvement nationaliste arménien.

En cette année 1898, le projet en est encore aux pourparlers avec les représentants des principales puissances européennes, qui espèrent décrocher le gros lot. L'Empire ottoman, dont l'étoile ne cesse de décliner depuis le milieu du XIX[e] siècle, provoque la convoitise de ces nations. La visite officielle de Guillaume II va cependant accélérer les choses en faveur de l'Allemagne. Les deux pays ont tout pour s'entendre. Depuis le début des années 1890, le rapprochement de la France et de la Russie, jusqu'alors traditionnellement hostiles, a isolé diplomatiquement les deux empires. Un partenariat tomberait donc à point nommé pour réaffirmer leur place sur le plan international. Il offrirait à l'Empire ottoman l'occasion de secouer le joug de la tutelle financière française, qui pèse sur elle depuis la banqueroute de l'Etat en 1875.

Par ailleurs, Abdülhamid II II craint plus que tout les ambitions voraces de la Grande-Bretagne et de la France qui viennent de faire la preuve de leur politique coloniale agressive en Afrique et en Asie. Il n'a pas oublié que dix ans plus tôt, la Grande-Bretagne a placé d'autorité sous tutelle sa province



Ullstein Bild/Roger Viollet

Le premier tronçon de la Bagdadbahn a été réalisé en Anatolie, entre Konya et Bulgurlu, en 1903-1904. Des trains ont commencé alors à circuler sur cette ligne d'environ 200 kilomètres. Ici, telle qu'elle était en 1908.

CE CHANTIER FUT UNE MANNE POUR L'INDUSTRIE ALLEMANDE



Près de l'antique cité de Karkemish (aujourd'hui Jarablus, en Syrie), la Bagdadbahn franchit ici l'Euphrate grâce à un pont de 800 mètres de long. Un ouvrage d'art toujours en place aujourd'hui.



Ullstein Bild/Akg-Images

d'Egypte. Et il n'ignore rien des prétentions françaises sur la Syrie et le Liban. Or l'Allemagne, restée longtemps à l'écart de cette course à la colonisation, semble à ses yeux moins virulente que les autres nations.

Un accord préliminaire est signé entre les deux Etats le 23 décembre 1899. L'Allemagne obtient la concession ferroviaire pour huit ans, à condition de prendre l'intégralité du chantier en charge. Mais la compensation est faramineuse : l'exploitation des mines, des carrières et des forêts sur 20 kilomètres de chaque côté des voies, avec l'autorisation de conserver les éventuelles découvertes archéologiques faites sur le tracé. Il ne reste plus qu'à financer le projet, car les pouvoirs publics allemands et ottomans ne peuvent l'assumer seuls. Or, le milieu financier européen se montre frileux. L'entreprise lui semble trop risquée. Dès lors, la recherche de capitaux internationaux va retarder de trois ans le lancement des travaux. Un compromis est finalement trouvé le 5 mars 1903 : la Société des chemins de fer de Bagdad est fondée grâce à un laborieux montage financier. 40 % des capitaux viennent de la Deutsche Bank et 30 % de la Banque ottomane… sous contrôle français. L'arrangement traduit la volonté française de garder un œil sur le projet. Une préoccupation partagée par les Anglais. «Les Français et les Britanniques considèrent l'Empire ottoman comme leur chasse gardée. Ils réagissent donc à l'arrivée de l'Allemagne dans les affaires ottomanes comme des propriétaires ne voulant pas se laisser déloger», souligne Etienne François.

En 1903, les travaux peuvent enfin commencer, sous la direction de Heinrich Meissner. La Bagdadbahn est une manne pour l'industrie allemande : les rails sont fabriqués par Krupp, les locomotives par Borsig, Hanomag ou Henschel. Tout est envoyé par bateau jusqu'à Constantinople, puis acheminé jusqu'au chantier où les ouvriers travaillent à la main en attendant les machines de terrassement qui n'arriveront que plus tard. Le premier tronçon est construit en un an. Il relie sur 200 kilomètres, au cœur de l'Anatolie, les villes de Konya (déjà raccordée à Constantinople) et de Bulgurlu.

C'est au-delà que les ennuis commencent – les premiers d'une longue série… Pour continuer vers la plaine d'Adana, au sud-est de l'Anatolie, le tracé fend les monts Taurus. Le financement nécessaire à cette traversée est tel que les travaux s'interrompent plusieurs années. Ils reprennent en 1906, mais sont minés par les dissensions qui opposent sur le chantier ouvriers turcs et contremaîtres d'origine arménienne ou grecque. Deux ans plus tard, nouveau contretemps. La révolution des ●●●

●●● Jeunes-Turcs vient d'éclater, suivie par la destitution d'Abdülhamid II et l'accession au trône de son frère Mehmed V le 27 avril 1909. Les troubles politiques bloquent à nouveau le chantier.

Lorsqu'il reprend, à l'été 1910, seuls quelques tronçons sont achevés entre Konya et la plaine d'Adana. Pour relier ces morceaux épars, le génie des ingénieurs allemands va être mis à contribution – mais aussi les efforts de 16 000 ouvriers ! A la veille de la guerre, ils percent une quarantaine de tunnels dans les montagnes et lancent au-dessus des vallées des ponts dont beaucoup sont encore empruntés aujourd'hui, comme le viaduc de Giaurdere (appelé aussi viaduc de Varda). Le chantier avance coûte que coûte, entre le franchissement de vides vertigineux et l'évacuation de tonnes de roche provoquées par les explosions, nécessaires pour creuser les tunnels. Mais ce n'est pas le seul danger qui guette les travaux. A des milliers de kilomètres de là, leur avancement suscite l'inquiétude grandissante des capitales européennes…

Il faut dire que, loin de Bagdad, l'heure est à l'orage sur le Vieux Continent. Les tensions assombrissent les relations internationales. Les grandes alliances sont désormais officiellement en place. Face au bloc allemand, austro-hongrois et italien, la France, la Grande-Bretagne et la Russie constituent ce que les journaux appellent la «Triple Entente». Les rodomontades maladroites de Guillaume II, qui cherche plus que jamais à asseoir sa *Weltpolitik*, enveniment l'image de l'Allemagne auprès de la Grande-Bretagne et surtout de la France, qui garde en mémoire le souvenir revanchard de l'Alsace-Lorraine, perdue en 1871.

Les Anglais craignent la concurrence allemande sur le pétrole de Mossoul

Le Reich se trouve régulièrement montré du doigt, au cœur de crises diplomatiques majeures. La dernière en date l'a opposé à la France en 1911, dans la baie d'Agadir. Il s'en est alors fallu de peu que l'incident militaire ne tourne au conflit armé entre les deux nations. Cette situation internationale conflictuelle trouve un écho jusque sur le chantier de la Bagdadbahn, dont la construction, explique Etienne François, «est perçue comme une menace, car elle intervient dans un contexte plus large de démonstration de la puissance allemande, qui entreprend notamment de constituer une véritable flotte militaire». Hormis cette inquiétude diffuse, les Britanniques craignent que les Allemands utilisent leur ligne ferroviaire pour venir les concurrencer dans l'exploitation des champs pétroliers de la région de Mossoul. Leur maudite Bagdadbahn doit en effet passer par là. Les Anglais vont tout faire pour retarder l'avancée du chantier. Ils se lancent dans une entreprise d'espionnage rocambolesque impliquant l'une de leurs compatriotes, Gertrude Bell, exploratrice et archéologue féministe, surnommée la «Reine du désert» en raison de son excellente connaissance du Proche-Orient.

Elle rencontre l'ingénieur en chef Heinrich Meissner à Alep, puis à Bagdad, en 1912. Il lui fait en toute innocence la confidence passionnée des plans de «sa» Bagdadbahn… Les services secrets de Sa Majesté peuvent également compter sur un archéologue encore inconnu, Thomas Edward Lawrence, qui s'illustrera bientôt sous le nom de Lawrence d'Arabie. Présent en 1911 sur les fouilles du site antique de Karkemish, il réalise photographies et relevés de la ligne de chemin de fer toute proche. Les craintes des Britanniques ne se limitent pas à Mossoul. Un autre projet, dont ils ont eu vent grâce à leurs «antennes», les taraude : les Allemands veulent poursuivre la ligne

DES ESPIONS BRITANNIQUES TENTÈRENT DE SABOTER LE PROJET

Avec cette ligne, le sultan Abdülhamid II voulait relier sa capitale, Constantinople (ici sa gare en 1900), à Bagdad. Il y voyait un moyen de tenir son empire et d'envoyer rapidement des troupes en cas d'insurrection.



Interfoto/La Collection



BPK-RMN

La Bagdadbahn a joué un rôle stratégique durant la Première Guerre mondiale. Elle servait notamment à transporter le matériel de guerre, comme ces avions de l'armée allemande, alliée de l'Empire ottoman durant le conflit.



au-delà de Bagdad, jusqu'à la ville côtière de Bassora. Cela leur ouvrirait le golfe Persique. La menace commerciale et militaire est de taille. L'empire colonial des Indes est proche et il est hors de question de le laisser à la portée du Reich. Le canal de Suez, passé sous la tutelle de la Couronne en 1882, doit rester la seule voie d'accès direct vers l'océan Indien… La Grande-Bretagne opère alors une manœuvre audacieuse : en mars 1914, elle propose de participer financièrement à l'achèvement de la Bagdadbahn… à la condition que les Allemands renoncent au projet de ligne jusqu'à Bassora. Après de nombreuses tractations, l'accord est sur le point d'être signé. Mais nous sommes en août 1914, et la Bagdadbahn, comme toute l'histoire européenne, déraille brutalement : l'Allemagne vient de déclarer la guerre à la Russie…

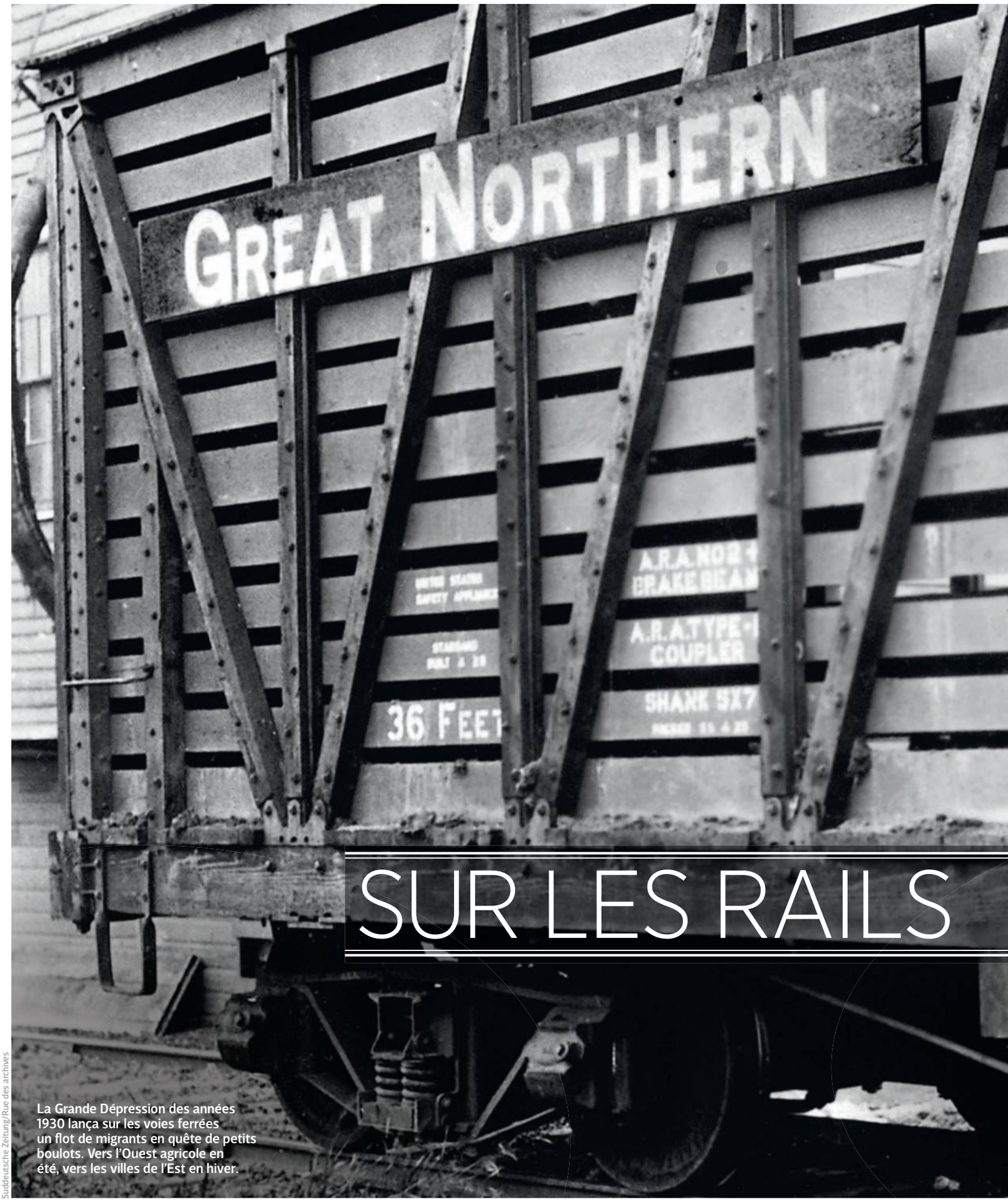
La ligne sera utilisée par les Ottomans pour déporter des milliers d'Arméniens

Les tribulations de la Bagdadbahn ne s'arrêtent pourtant pas avec les premiers coups de canons de 1914. La ligne déjà construite en direction de Bagdad et celle du Hedjaz, entre Damas et Médine, jouent un rôle crucial dans le déroulement du conflit au Proche-Orient, en permettant l'acheminement des troupes turques vers les fronts du Sinaï et de Mésopotamie. La Bagdadbahn assume, à cette époque, un autre rôle de sinistre mémoire. En 1915, ses rails sont utilisés par les Ottomans pour la déportation de milliers d'Arméniens vers Alep, puis vers des camps de concentration situés dans le désert mésopotamien. Après ce terrible épisode, les travaux sont interrompus par la guerre. Ils le resteront jusqu'en… 1936 !

La Turquie et l'Irak, désormais indépendants, s'entendent alors pour achever le raccordement des différents tronçons. En juillet 1940, la Bagdadbahn rallie Constantinople – depuis 1930, Istanbul – à Bagdad. Guillaume II est encore en vie mais, destitué en 1918, il s'est exilé aux Pays-Bas. Il n'aura pas l'ultime satisfaction de voir de ses propres yeux l'accomplissement de son rêve fou – pas plus que Heinrich Meissner, décédé six mois plus tôt à Istanbul. ■

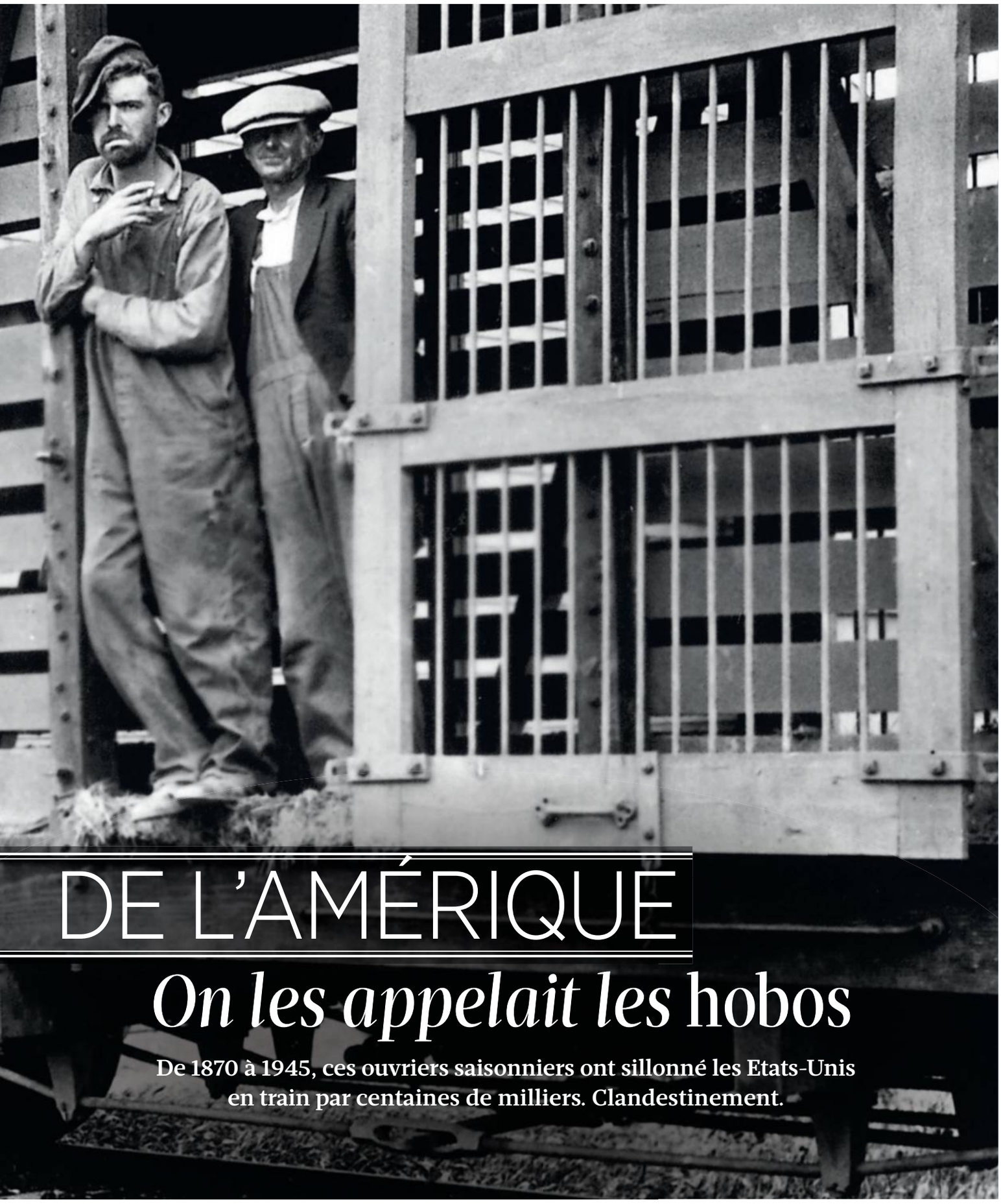
ÉMILIE FORMOSO

SUR LES RAILS



La Grande Dépression des années 1930 lança sur les voies ferrées un flot de migrants en quête de petits boulots. Vers l'Ouest agricole en été, vers les villes de l'Est en hiver.

Suddeutsche Zeitung/Rue des archives



DE L'AMÉRIQUE

On les appelait les hobos

De 1870 à 1945, ces ouvriers saisonniers ont sillonné les Etats-Unis en train par centaines de milliers. Clandestinement.



Suddeutsche Zeitung/Rue des archives

Les trimardeurs américains utilisaient la plus vaste toile ferroviaire du monde : 409 000 kilomètres, l'équivalent de toutes les lignes européennes réunies.

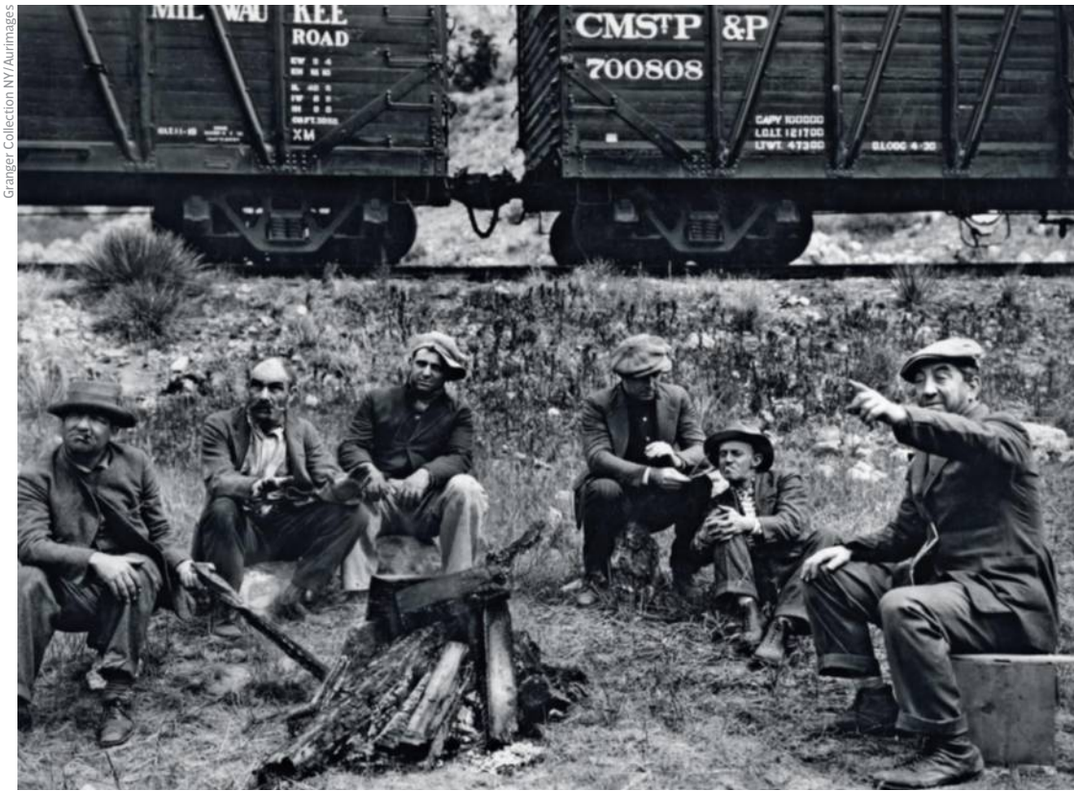
ILS CRAIGNAIENT LES GARDIENS, SURNOMMÉS LES «BOULEDOGUES»





Rue des Archives/BCA

Ils devaient recourir à des ruses pour ne pas se faire pincer : se ruer sur le train quand il ralentissait, se cacher parfois sur les essieux... Les accidents étaient fréquents.



Granger Collection NY/Aurimages

Des *hobos* près d'une voie du Midwest dans les années 1920. A chaque campement provisoire, ils s'échangeaient des informations sur les périls et les «bons plans».



Inauguration de l'hôtel de Gink, à New York, le 21 janvier 2015. Le lieu, destiné à héberger des vagabonds, a été créé par Jeff Davis, un artiste de vaudeville qui se décrivait comme «le roi des *hobos*».

Bettmann Archive/Getty Images

Novembre 1894. Une vingtaine de trimardeurs se cache dans un dépôt de chemin de fer de Winnipeg, la capitale de l'Etat du Manitoba. Mal vêtus, épuisés et affamés, ils projettent de monter en douce sur l'un des convois de marchandises qui arpentent la ligne transcontinentale du Canadian Pacific. Parmi ces pauvres hères, Jack London, alors à peine âgé de 18 ans, va devenir mondialement célèbre. Mais pour l'heure, le futur auteur de *L'Appel de la forêt* n'est qu'un *hobo*, un ouvrier itinérant, qui cherche à retourner chez lui, dans la cité californienne d'Oakland, via Vancouver et la côte ouest des Etats-Unis. Le jeune homme compte y parvenir en voyageant clandestinement à bord du train. A condition de ne pas être arrêté ou pire. Gare, en effet, aux «bouledogues», les agents de sûreté engagés par les compagnies ferroviaires, «qui ne sont pas à un assassinat près» !

Treize ans plus tard, Jack London décrira, dans un recueil de nouvelles intitulé *Les Vagabonds du rail*, les ruses auxquelles il dut recourir pour ne pas se faire pincer : se ruer vers la tête du train quand il ralentit, attendre que le garde-frein descende de son fourgon pour aller contrôler une plate-forme, bondir sur une autre alors que le convoi reprend de la vitesse, grimper sur le toit d'une voiture ou se glisser dessous pour s'allonger sur ses essieux… Et ainsi de suite, à chaque étape du trajet ! De la deuxième moitié du XIX^{e} siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, une foule d'hommes – et parfois de femmes – va ainsi parcourir l'Amérique du Nord, en particulier les Etats-Unis. Le chercheur Nels Anderson – qui en fit partie – souligne, dès 1923, les racines économiques de ce phénomène dans son livre *Le Hobo, sociologie du sans-abri* (réédité chez Armand Colin). Dès les années 1870, ces chemineaux constituent une main-d'œuvre saisonnière qui participe à l'essor que connaissent les USA au lendemain de la guerre civile. Ils sont employés dans l'agriculture, le défrichage (leur nom viendrait du terme *hoe boy*, «manieur de houe»), les travaux forestiers, le débitage de la glace, la construction, et même les chemins de fer ! L'été, ils s'échinent à l'ouest du pays. L'hiver, ils rejoignent les grandes villes de l'Est, notamment Chicago, plaque tournante du bassin industriel des Grands Lacs. La «cité des Vents» est aussi un gigantesque nœud ferroviaire qui leur permet, avec un peu d'astuce et de chance, de gagner n'importe quelle destination pour trouver un emploi. Inversement, quand le travail manque ailleurs, c'est en empruntant ce réseau qu'ils convergent vers la ville.

Dans les années 1910, ils sont plus d'un million à se croiser à Chicago

Les entreprises se servent de ces itinérants corvéables à merci comme d'une «variable d'ajustement» au gré des phases de croissance et de récession. Au début du XX^{e} siècle, leurs rangs se renforcent des émigrants venus du Vieux Continent. Les *hobos* utilisent alors la plus vaste toile ferroviaire du monde : 409 000 kilomètres, l'équivalent de toutes les lignes européennes réunies. Dans les années 1910, les autorités de Chicago estiment qu'entre 300 000 et 500 000 d'entre eux (environ 0,6 % de la population américaine) passent chaque année par leur ville, et que près de 700 000 y vivent en permanence. La cité abrite même un *hobohemian district* («quartier hobohème»), avec son «marché des esclaves» de West Madison Street, où des bureaux de placement procurent aux saisonniers un emploi parfois situé à des centaines de kilomètres. Pour une poignée de dollars, cette communauté constituée en majorité d'hommes célibataires peut s'y nourrir, se loger dans des hôtels miteux et se divertir dans des bars interlopes ou des théâtres burlesques que fréquentent les effeuilleuses. Les plus prévoyants épargnent assez pour tenir tout l'hiver. Les autres se débrouillent entre colportage, mendicité et petits larcins. A moins qu'ils ne remettent le cap sur les rails. Pendant la grande crise des années 1930, ce sont plus de 2 millions de *hobos* en quête d'un travail, dont 250 000 adolescents, qui se déplacent ainsi à travers l'Amérique.

Ces trimardeurs organisent parfois des points d'accueil le long des voies ferrées. Là, ils s'entraident, échangent des informations et des conseils dans un langage qui leur est propre : *jungle* désigne un campement de *hobos*, un *bone polisher* («ponceur d'os»), un chien méchant, une *bad road* («mauvaise route»), une ligne dont les gardiens sont particulièrement virulents… Le quotidien des vagabonds du rail est en effet lourd de dangers. Beaucoup, à force d'acrobaties entre les wagons, finissent mutilés. Les *sticks* («bâtons») ont ainsi perdu une jambe, les *pegs* («pinces à linge»), un pied. Les ivrognes sont les plus vulnérables : les dévaliser, c'est «rouler un cadavre»… Car les chemineaux peuvent aussi être victimes de leurs congénères. Pour renseigner les «copains» sur les périls et donner des «bons plans», ils jalonnent leurs trajets de symboles et de signes qu'ils tracent à la craie ou au charbon sur le mobilier urbain. Un haut-de-forme et un chat dessinés près d'une propriété signifie, par exemple, que ses habitants sont accueillants. En revanche, un cercle barré de deux flèches prévient d'une zone à éviter. Cette communauté de migrants est même régie par un code éthique qu'une assemblée de leurs pairs a élaboré lors d'une convention tenue en 1889 à Saint-Louis (Missouri). La première de ses seize règles : «Décidez de votre propre vie, ne laissez personne vous commander.»

Quelques individus se mobilisent pour secourir cette population livrée à la misère et à la précarité. Parmi eux, James Eads How fonde en 1905 l'International Brotherhood Welfare Association (IBWA), une

AVEC EUX, LE JAZZ, LE FOLK ET LE BLUES ONT CONQUIS LE PAYS

sorte d'organisation humanitaire. Héritier d'une famille de Saint-Louis qui a fait fortune dans les chemins de fer, ce progressiste et fervent catholique partage, dès l'âge de 25 ans, la dure vie des trimardeurs. Le «millionnaire errant», comme on le surnomme, finance des journaux, tels que le *Hobo News*, et des «universités pour itinérants» dans plusieurs villes des Etats-Unis, dont, bien sûr, Chicago.

Ces établissements leur offrent gîte et couvert, mais aussi des cours du soir, essentiellement en hiver. Ils peuvent y étudier les sciences sociales, s'exercer à la prise de parole ou apprendre comment rechercher un emploi. En fait, il s'agit plutôt de forums publics animés par des professeurs attitrés et des «orateurs de carrefour». Il n'est pas rare, ainsi, de voir dans un campement de chemineaux un agitateur se jucher sur une caisse pour les haranguer. Indissociable des crises économiques successives qui secouent les Etats-Unis, le «hoboïsme» est en effet le vecteur de toutes les revendications. Anarchistes, socialistes ou communistes sillonnent en passagers clandestins les voies ferrées du pays pour prêcher la révolte. Comme le syndicaliste Joe Hill, devenu le héros des migrants du rail. Accusé de meurtre, il est fusillé en 1915 à la suite d'un procès inique, malgré des protestations internationales. Mais comme l'a analysé le sociologue Nels Anderson dans son livre, leur individualisme viscéral empêche ces nomades de créer des organisations collectives efficaces. Même leurs patrons temporaires ont du mal à leur imposer des règles.

Leur mode de vie est néanmoins à l'origine d'une véritable contre-culture. A l'instar de Jack London, plusieurs *hobos* vont devenir des écrivains célèbres. John Steinbeck, notamment, qui erra le long des rails au cours de la Grande Dépression des années 1930, les évoque dans son best-seller *Les Raisins de la colère* (1939) et leur rend hommage dans son roman *Des souris et des hommes* (1937). Des musiciens itinérants propagent aussi à travers le pays de nouveaux rythmes subversifs, tels le jazz de la Nouvelle-Orléans ou le blues des noirs du Mississippi. L'un d'eux, John Lee Hooker, compose un *Hobo Blues* en 1948. D'autres mêlent le folk et la country à des textes engagés, comme Pete Seeger et le guitariste poète Woody Guthrie : réunis au sein du groupe des Almanac Singers, ils écrivent de nombreuses chansons militantes pour soutenir les syndicats ouvriers dans les années 1940.

Ces artistes exaltent les aspirations et les valeurs des *hobos* : le rêve d'une vie meilleure, le rejet de la société de consommation, le refus des lois, la soif de liberté, le goût du voyage sans entrave... Au point de forger une mythologie moderne qui marque profondément l'imaginaire américain. Après la Seconde Guerre mondiale, de nouveaux vagabonds des grands espaces, qui se baptisent beatniks, délaissent le train pour le bus et l'auto-stop. Mais ce sont les mêmes désirs qui les animent et que célèbre leur figure de proue, l'écrivain Jack Kerouac, dans ses romans : *Sur la route* (1958), qui raconte sa traversée des USA au rythme du jazz be-bop et des bouffées de marijuana, ou encore ses *Clochards célestes* (1958), en quête de bouddhisme. Au cours des deux décennies suivantes, les hippies reprendront leur flambeau, sur fond de libération sexuelle, d'opposition à la guerre du Vietnam, et de rock ou de folk électrifié. Bob Dylan (auteur de *Only a Hobo*), Tom Waits (créateur de *On the Nickel*) ou Arlo Guthrie (le fils de Woody) dédient leurs ballades à leurs aînés trimardeurs, et en 1969, Joan Baez chante *Joe Hill* sur la scène du festival de Woodstock. Tandis que les cinéastes rendent hommage aux *hobos* d'avant-guerre, tels Martin Scorsese dans son film *Bertha Boxcar* (1972) ou Terrence Malick dans *Les Moissons du ciel* (1978).

Aujourd'hui, des jeunes épris de liberté perpétuent leur mode de vie

A l'heure de la mondialisation et du tout virtuel, on pourrait croire que cette épopée est tombée dans l'oubli. Il n'en est rien. Une nouvelle génération se tourne vers les voies ferrées, non plus par nécessité économique, mais par refus des conventions, par désir d'aventure et de sensations fortes, et pour se rapprocher de la nature. Ces *train hoppers* («sauteurs de train») voyagent illégalement sur les convois de marchandises en risquant de se faire électrocuter, de chuter d'un wagon ou de heurter une infrastructure ferroviaire. En 2003, Mike Brodie, alors âgé de 18 ans, a décidé de les rejoindre. Pendant cinq ans, il a parcouru avec eux 80 000 kilomètres de voies ferrées à travers 46 Etats américains. Dans ses mains, un appareil photo, qui lui a valu le surnom de Polaroid Kid. Depuis, les quelque 7 000 clichés qu'il a réalisés ont fait le tour des galeries du monde entier. Sur ces images, ses compagnons, souvent très jeunes, ont plutôt l'air de punks, avec leurs tatouages et leurs cheveux rasés ou décolorés. Mais leur philosophie reste identique à celle de leurs prédécesseurs. La légende des vagabonds du rail n'est ainsi pas prête de s'éteindre. Comme le fredonne le chanteur Charlie Winston dans son tube de 2009 : «*Like a hobo from a broken home, nothing's gonna stop me*» («Comme un *hobo* quittant une maison brisée, rien ne va m'arrêter»). ■

LÉO PAJON

CES *HOBOS* DEVENUS CÉLÈBRES



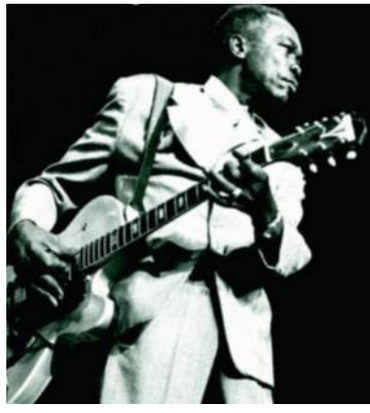
ROBERT MITCHUM
Très jeune, la future star d'Hollywood voyage en trimardeur. Ce qui lui vaut d'être arrêté en 1932 pour vagabondage à Savannah (Géorgie). Il n'a alors que 16 ans.



WOODY GUTHRIE
Durant la Grande Dépression des années 1930, le père de la *protest song* américaine se fait le chantre, le long des voies ferrées, de toutes les luttes sociales.



JACK DEMPSEY
Avant d'être champion du monde dans la catégorie poids lourds de 1919 à 1926, ce boxeur exerce son swing en parcourant les rails des USA dès l'âge de 16 ans.



JOHN LEE HOOKER
Dans les années 1930, l'inventeur du blues électrique multiplie les petits boulots le long des lignes de son Mississippi natal, à Memphis, Cincinnati ou Détroit.

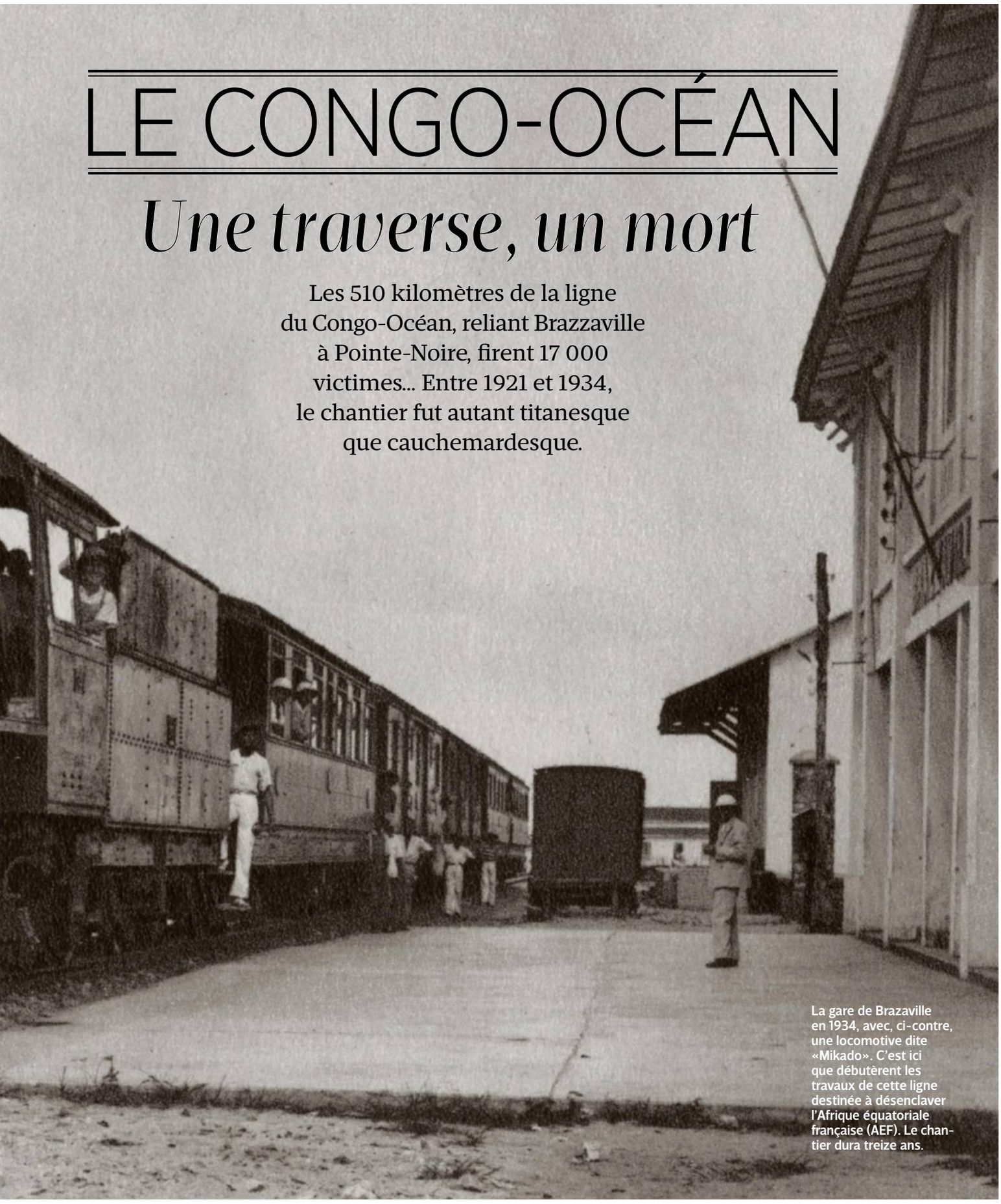
Photos de haut en bas : The Kobal Collectionn/Aurimages ; The Granger Collection/Aurimages ; Keystone Archives/HIP/Leemage ; Lebrecht/Leemage



LE CONGO-OCÉAN

Une traverse, un mort

Les 510 kilomètres de la ligne du Congo-Océan, reliant Brazzaville à Pointe-Noire, firent 17 000 victimes... Entre 1921 et 1934, le chantier fut autant titanesque que cauchemardesque.



La gare de Brazzaville en 1934, avec, ci-contre, une locomotive dite «Mikado». C'est ici que débutèrent les travaux de cette ligne destinée à désenclaver l'Afrique équatoriale française (AEF). Le chantier dura treize ans.

Adoc-photos



Adoc-photos

En l'absence de machines, le terrassement était effectué à la pioche et à la pelle. Il fallut une main-d'œuvre nombreuse pour creuser, niveler et consolider les terrains.



Adoc-photos



Photos 12

Encadrés par un service d'ordre sans état d'âme, les indigènes travaillaient sept jours sur sept, du lever au coucher du soleil, avec une courte pause pour se nourrir.



Dans la jungle, les matériaux étaient livrés à dos d'homme. Originaires du Tchad et du Cameroun, les porteurs eurent à souffrir des conditions extrêmes et du climat équatorial. Ils succombèrent par dizaines.

LE TRAVAIL FORCÉ ET LES MALADIES FIRENT DES RAVAGES

Désormais, une immense plainte m'habite ; je sais des choses dont je ne puis pas prendre mon parti. Quel démon m'a poussé en Afrique ? Qu'allais-je donc chercher dans ce pays ? J'étais tranquille. A présent, je sais : je dois parler.» Ces lignes sont tirées de *Voyage au Congo* (éd. Gallimard, 1927), un journal que tint André Gide lors d'un périple en Afrique équatoriale. Au milieu des années 1920, au sommet de la gloire parisienne, le romancier désirait s'offrir un bol d'air. Trente-six ans plus tôt, il avait déjà rêvé de faire ce voyage avec son précepteur, Elie Allégret, un pasteur missionnaire au Congo. C'est avec le fils de ce dernier, Marc, âgé de 26 ans, qu'il le réalise. Il vend une partie de sa bibliothèque et sa maison de la villa Montmorency pour partir, à 57 ans, à l'aventure. Grâce à ses entrées au Quai d'Orsay, c'est en tant que «chargé de mission» du gouvernement qu'il embarque, le 18 juillet 1925, pour une odyssée qui va durer onze mois. Convaincu du bien-fondé de l'œuvre coloniale, l'écrivain s'imagine vivifier sa créativité au contact de paysages exotiques. Mais le réel rattrape rapidement ses fantasmes. Après avoir longuement sillonné le Maghreb avec des yeux d'orientaliste, il plonge au Congo son regard au cœur des ténèbres.

Il découvre d'abord Pointe-Noire, «ville à l'état larvaire, qui semble encore dans le sous-sol.» Le port est en chantier depuis trois ans, créé de toutes pièces pour être le terminus du futur Brazzaville-Océan. Après des décennies d'atermoiements et de projets avortés, la métropole a lancé le chantier d'un chemin de fer qui doit rompre la dépendance vis-à-vis du Congo belge voisin. Barrée par les chutes du Congo, la colonie française a dû en effet, jusqu'à présent, utiliser la seule ligne équatoriale, qui relie depuis 1900, sur l'autre rive du fleuve, Léopoldville et Matadi. Avec ce projet, l'Afrique équatoriale française (AEF), que sa pauvreté a fait surnommer la «Cendrillon de l'empire», va enfin gagner un débouché maritime direct pour drainer vers la France les richesses d'un territoire de 2,5 millions de kilomètres carrés : coton du Tchad et de l'Oubangui-Chari, bois du Gabon, oléagineux, cuivre, zinc et plomb du Congo, latex, ivoire...

Mais, Gide le sait, le chantier du Brazzaville-Océan a mauvaise réputation. «Je n'en puis connaître que ce que l'on m'en raconte, et tous les récits que j'entends se contredisent; ce qui m'amène à me méfier de tous et de chacun. On parle beaucoup de désordre, d'imprévoyance et d'incurie... Je ne veux tenir pour certain que ce que j'aurais pu voir moi-même, ou pu suffisamment contrôler.» D'ores et déjà, il relève la «situation abominable» créée par le «régime obligatoire du portage». C'est-à-dire la contrainte pour les Africains, là où le réseau routier est inexistant, de servir de mules aux Blancs. Le travail forcé est apparu en Afrique dès la conquête : porteurs pour les troupes, les colons et les administrateurs, cueilleurs de caoutchouc pour les concessions, main-d'œuvre pour la construction de routes... Les Français y voient

Le long du trajet, le relief accidenté obligea à réaliser des tours de force. Les Français firent bâtir 172 ponts et viaducs (ici, celui de la Louvisi, au kilomètre 180, en 1928).



Adoc-photos

LE CONGO-OCÉAN

Ligne de BRAZZAVILLE à POINTE-NOIRE

Début de la construction : **1921**
Fin des travaux : **1934**
Longueur du réseau : **510 km**

Principales villes desservies :
MINDOULI ◆ MADINGOU ◆ DOLISIE



DES RAILS DANS LA JUNGLE

La ligne de chemin de fer du Congo-Océan relie la côte Atlantique au bassin du Congo. Le premier coup de pioche fut donné le 6 février 1921, à Brazzaville ❶, située à l'intérieur de l'Afrique équatoriale française (AEF). Le chantier débuta deux ans plus tard, le 1er janvier 1923, à Pointe-Noire ❷, dans le golfe de Guinée. Les travaux furent menés simultanément dès lors aux deux extrémités de la voie, et après treize ans de chantiers titanesques, la jonction des deux tronçons s'effectua enfin le 29 mai 1934, à Moubotsi ❸, au kilomètre 190 à partir de Pointe-Noire. Situé au cœur du Mayombe, la région la plus inhospitalière du tracé, le village de Saras ❹ doit son nom aux ouvriers originaires d'Oubangui-Chari (actuelle République centrafricaine) et du sud du Tchad.

une forme transitoire et éducative adaptée aux indigènes. Et un sacrifice acceptable au regard du futur bien-être commun.

Gide découvre également les abus de la Compagnie forestière Sangha-Oubangui, une concession qui exploite le latex en brutalisant et en escroquant ses «employés». Les autorités de la métropole ignorent ou ferment les yeux. En 1899, l'Afrique équatoriale française a été découpée en quarante énormes concessions territoriales – 700 000 kilomètres carrés pour l'ensemble. Fondé sur le monopole et la contrainte, ce système a engendré le pillage. Les entreprises de colonisation réalisent des bénéfices colossaux sur l'ivoire, le latex, le cuivre… mais, en retour, elles ne font aucun investissement sur place, ne créent aucune infrastructure, comme le démontre l'historienne Catherine Coquery-Vidrovitch, dans *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires, 1898-1930* (éd. EHESS, 2001).

André Gide qualifie le chantier «d'effroyable consommateur de vies humaines»

Au Tchad, l'écrivain assiste également aux rafles d'«engagés volontaires» pour le chantier : 1 500 hommes, encadrés par des miliciens, en route vers les camps de travail. «Le chemin de fer Brazzaville-Océan, écrit-il encore dans *Voyage au Congo*, le journal qu'il publie à son retour, est un effroyable consommateur de vies humaines.» La future ligne est divisée en plusieurs tronçons, dont la réalisation a été confiée à des entrepreneurs privés. Le gouvernement a missionné la Société de construction des Batignolles (SCB) pour réaliser la section côtière, 172 kilomètres de voies ferrées depuis Pointe-Noire. Cette entreprise a déjà à son actif le chemin de fer de Bône à Guelma, en Algérie (1876), et celui de Dakar à Saint-Louis, au Sénégal (1880). Elle a aussi édifié, entre 1904 et 1910, la ligne Haiphong (Indochine)-Kunming (Chine), en recourant massivement au travail forcé des indigènes (bilan estimé : 12 000 morts).

Le tracé, dont elle a la charge au Congo, inclut la difficile traversée du Mayombe, un massif forestier équatorial étendu sur 90 kilomètres. L'administration coloniale s'est engagée à lui fournir jusqu'à 8 000 travailleurs. Mais le projet en réclame bien plus : le service de la main-d'œuvre a aussi besoin de personnel pour la construction et l'entretien des camps de travail, le service des magasins, le transport, le ravitaillement, etc. En 1922, le gouverneur général de l'AEF, Jean-Victor Augagneur (un radical-socialiste qui publiera, en 1927, un essai intitulé *Erreurs et brutalités coloniales*) a ordonné la réquisition de tous les hommes valides des circonscriptions traversées par la ligne. Mais le Congo français est faiblement peuplé. La réserve locale n'est que de 70 000 «mâles adultes». Autre souci, les hommes recrutés ne peuvent plus s'occuper des cultures : villageois et ouvriers des chantiers manquent bientôt de vivres. Les «nègres» fuient les réquisitions, se cachent en forêt, se réfugient hors des zones de recrutement, traversent même la frontière. Raphaël Antonetti, nouveau gouverneur général en 1924, est contraint d'élargir et d'intensifier le recrutement : hormis le Gabon, où l'exploitation forestière a besoin de bras, tous les territoires de l'AEF sont mis à contribution.

Des sous-officiers français, secondés par des supplétifs africains, raflent donc en Oubangui-Chari, au Cameroun et au Tchad. Dans une interview accordée au site Afrik.com, en 2006, l'historien congolais Antonin Madounou explique : «L'administration prévoyait le nombre de travailleurs dont elle avait besoin pour l'année à venir, puis elle envoyait des miliciens armés dans les villages. Le chef de village africain recevait une récompense financière pour le service rendu, l'incitant à fournir le nombre d'ouvriers demandés. Les plus jeunes d'entre eux étaient capturés au lasso.» Des dizaines de milliers d'hommes sont ainsi acheminés vers les camps de travail après un périple de centaines de kilomètres, rempli d'épreuves qui leur offrent un avant-goût de ce qui les attend. La marche d'abord. Puis on les entasse sur des chalands pour descendre l'Oubangui et le Congo. Certains tombent à l'eau, se noient. Aux escales de Brazzaville et Pointe-Noire, les travailleurs noirs restent sur la berge : on n'a rien prévu pour les accueillir. Et, à nouveau, la route à pied, quinze à trente jours jusqu'aux contreforts du Mayombe, que tous n'atteignent pas. Des plaines du Kouilou et des vallées de la Sangha, l'administration fait déplacer des villages entiers. Bandas, Mandjias ou Saras, des habitants de la savane se retrouvent en forêt, pour des travaux forcés…

Succédant à la plaine côtière, le Mayombe est la seule difficulté du tracé confié à la SCB. Mais quelle difficulté ! Cet enfer vert s'étend avec la vallée marécageuse de la Loémé, à 60 kilomètres de Pointe-Noire, jusqu'au futur tunnel du Bamba (qui ne sera achevé qu'en septembre 1933). C'est une montagne de savon où la terre, gorgée de pluies tropicales, se retire sous les pieds. A cause du relief accidenté, la voie doit progresser à flanc de ravins et franchir plusieurs éperons rocheux.Pour la section la plus difficile, il faudra construire ●●●



Archives nationales d'outre-mer

La locomotive à vapeur quitte la gare de Brazzaville en 1929. Il faudra attendre 1934 avant que cette ville puisse être enfin reliée au port de Pointe-Noire, situé sur la côte Atlantique.

●●● 36 viaducs, 73 ponts, 12 murs de soutènement, 10 tunnels... Au préalable, il faut abattre les arbres par centaines, puis les évacuer. Couvert d'une épaisse végétation, le sol en décomposition est lourd, glissant, instable. La pluie interrompt sans cesse les opérations. Dans de telles conditions, les besoins sont estimés à 10 000 hommes au travail en permanence pendant trois ans et demi pour le seul Mayombe. Cette main-d'œuvre ne coûtant rien, la SCB lui fait tout faire à la main, ou presque. On abat les arbres à la hache, on casse les pierres au marteau, on transporte des barils de ciment et des rails de 15 mètres de long à la main, on creuse les tunnels à la pioche...

Les gardes-chiourmes frappent les récalcitrants et tirent sur les fuyards

Les hommes travaillent sept jours sur sept, toute la journée, avec une seule courte pause pour manger. L'approvisionnement des camps, à dos d'homme, est aléatoire. Encadrés par des miliciens aux ordres des Blancs, principalement originaires d'AOF, les indigènes sont maintenus au travail sous la contrainte, et ne touchent parfois, pour tout salaire, qu'un peu de sel ou de tissu. Les gardes-chiourmes frappent les récalcitrants et les lents, tirent sur les fuyards. Ceux qui sont repris sont fouettés, voire exécutés, pour l'exemple. Le camp du kilomètre 102 est le plus meurtrier. Les Saras tchadiens, qui forment les trois quarts des forçats du Mayombe, y tombent comme des mouches. Certains périssent à petit feu, déprimés par leur déracinement brutal, épuisés par la charge de travail, affaiblis par une alimentation insuffisante et inadaptée (la consommation de fruits de forêt dérègle leur organisme). D'autres, exposés en permanence sans vêtements aux pluies et au froid, contractent des pneumonies. L'hygiène et les structures sanitaires sont inexistantes, l'entassement des travailleurs dans des conditions précaires favorise les épidémies et leur propagation. Paludisme, dysenterie, infections pulmonaires... Sans parler des serpents, des fourmis magnans et des mouches tsé-tsé, responsables de la maladie du sommeil qui fait des ravages. Entre 1925 et 1928, le taux de mortalité dépasse 20 %. Les pires années correspondent à l'afflux massif de travailleurs recrutés au loin : 1 341 morts en 1925 pour la seule division côtière, 2 556 en 1926, 2 892 en 1927, 2 635 en 1928. En 1929, la courbe s'inverse enfin : 1 300 morts. Elle continuera de décroître au fur et à mesure de l'amélioration de l'infrastructure sanitaire, mais en 1932, la division côtière fait encore 517 morts (ces chiffres effrayants, donnés par le géographe Gilles Sautter dans les *Cahiers d'Etudes africaines*, en 1967, font toujours autorité).

En 1930, le gouverneur Antonetti impose la mécanisation du chantier à la SCB. Un peu tard. Au total, entre 18 000 et 23 000 hommes, soit environ 15 % des 127 250 travailleurs recrutés pour construire le Brazzaville-Océan, périrent sur les chantiers. Pour l'historien Elikia M'Bokolo : «Les deux voies ferrées reliant le Congo à l'océan Atlantique, le chemin de fer belge d'abord et le Congo-Océan, ont été de véritables cimetières pour la main-d'œuvre africaine.»

«Civilisation, civilisation, orgueil des Européens et leur charnier d'innocents [...] Tu bâtis ton royaume sur des cadavres», écrivait déjà René Maran en préface de *Batouala* – véritable roman nègre. Prix Goncourt 1921, le livre, qui dénonçait certains aspects de la colonisation, fit scandale et coûta à l'auteur son poste de fonctionnaire en Oubangui-



Adoc-photos

Outre le transport des voyageurs (ici, à Brazaville), cette ligne permit d'expédier les richesses du cœur de l'Afrique (coton, bois, latex, ivoire, minerai…) vers le littoral.

Chari. Jusqu'au bout, les Africains tenteront d'échapper au «travail de la machine». On rapporte le cas d'un chef villageois qui se suicida plutôt que de recruter dans sa zone pour le train «mangeur d'hommes». D'autres résistent, tirant sur les recruteurs, tendant des embuscades pour libérer les captifs. La résistance devient armée. Fin 1928, elle enflammera les zones de recrutement de Haute-Sangha et des régions camerounaises voisines. La «pacification» durera jusqu'au printemps suivant, conduite par les tirailleurs de l'armée coloniale. Les soulèvements resteront endémiques jusqu'en 1931. En 1929, Maginot, ministre des Colonies, tentera de parer aux soucis récurrents de main-d'œuvre en faisant venir 600 travailleurs chinois dans le Mayombe. Les incidents se multipliant, 190 «meneurs dangereux» seront bientôt chassés par crainte d'une contagion subversive.

De retour en métropole au printemps 1926, André Gide alerta Léon Blum, son ancien camarade du lycée Henri-IV. L'année suivante, il publia son *Voyage au Congo*, et remit un rapport officiel au ministre des Colonies, Léon Perrier. Ce réquisitoire signé d'un grand bourgeois, prince des lettres françaises, avait du poids. On dépêcha des missions d'inspection, qui corroborèrent ses affirmations. Le gouverneur Antonetti dut s'expliquer devant la Chambre, où le ministre s'engagea à ne pas renouveler le régime des concessions, qui devait expirer en 1929. «On peut s'étonner que les journaux aient semblé si peu faire état d'un engagement qui ne tend à rien de moins qu'à délivrer 120 000 nègres de l'esclavage», commenta l'écrivain.

En 1946, le travail forcé fut enfin interdit dans les colonies françaises

En 1928 et 1929, l'insurrection en Oubangui-Chari et sa répression furent couvertes par *L'Humanité*. Après plusieurs mois passés au Congo dans les pas de Gide, Albert Londres confirma que la construction des voies ferrées avait fait une hécatombe. Dans *Terre d'ébène*, publié en 1929, le grand reporter forgea l'expression «moteurs à bananes» pour désigner cette main-d'œuvre aussi peu onéreuse que méprisée. La voie ferrée ne fut finalement achevée qu'en avril 1934. «Non seulement un grand progrès dans la mise en valeur des colonies françaises, mais aussi une amélioration du sort des populations indigènes de l'Afrique équatoriale», clamèrent les actualités pour célébrer la mise en service du Brazzaville-Océan. Mais le scandale du Congo-Océan avait entre-temps trouvé un écho planétaire. La question du travail forcé fut débattue à la Société des Nations, avec la France sur le banc des accusés, en compagnie de l'Espagne, de la Belgique et du Portugal. En 1946, bien que n'ayant jamais eu d'existence officielle, le travail forcé fut interdit dans les colonies françaises.

Depuis 2013, des associations comme le Conseil représentatif des associations noires de France (Cran) ont porté plainte contre l'Etat français et Spie-Batignolles (société héritière de la SCB) pour «crime contre l'humanité». Les procédures sont toujours en cours, mais l'ancien président de la République, François Hollande, avait d'ores et déjà exclu toutes possibilités de réparations matérielles (le Cran réclamait 10 millions d'euros et la construction d'un musée, d'écoles et d'hôpitaux dans les villages concernés). En matière de justice, la voie ferrée du Congo-Océan est toujours en chantier… ■

BALTHAZAR GIBIAT



La gare de Simskaia, dans l'Oural, a été l'une des premières stations créées sur cette ligne qui traverse sept fuseaux horaires en Europe et en Asie. Ce cliché en couleur a été pris en 1909 par Sergueï Prokoudine-Gorski, chargé par Nicolas II de photographier son empire.

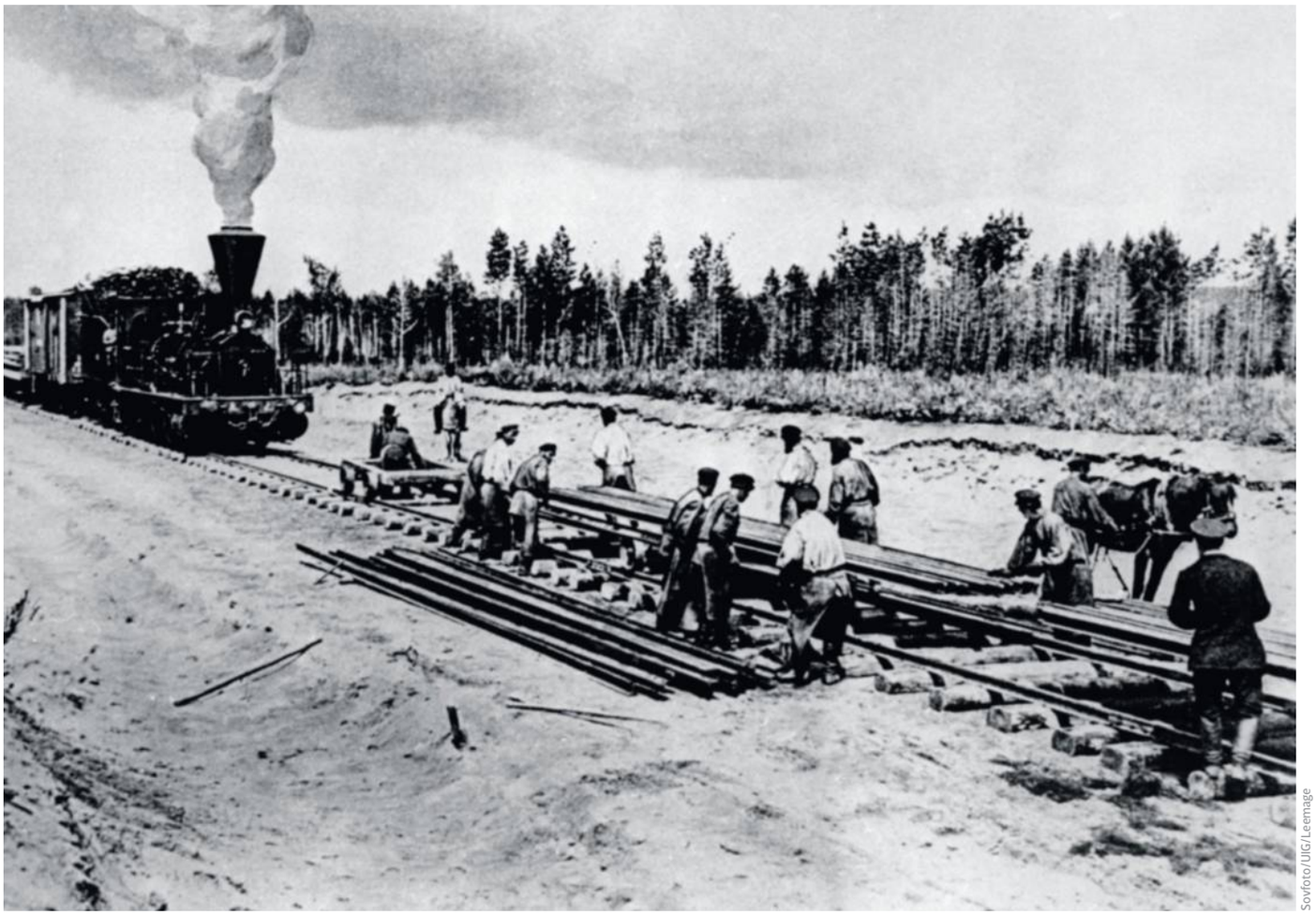


LE TRANSSIBÉRIEN

Au cœur de l'âme russe

Engagée à la fin du XIX^e^ siècle, la construction de cette œuvre magistrale s'acheva en 1916. Cette ligne de 9 288 kilomètres, la plus longue du monde, relie Moscou à Vladivostok à travers steppes et déserts glacés. Récemment, nos reporters l'ont empruntée.

UIG via Getty Images



Sovfoto/UIG/Leemage

Aux forçats employés sur les chantiers de la ligne (ici, dans la région de Krasnoïarsk, en 1899), on promettait des réductions de peine conséquentes.

AVEC CETTE LIGNE HORS NORMES, LE TSAR VOULAIT ÉTENDRE SA DOMINATION JUSQU'AU PACIFIQUE

La gare de Vladivostok, terminus de la ligne en bordure de la mer du Japon, en 1918.
A cette époque, les Russes blancs, soutenus par les Japonais et les Américains, tenaient la ville et envoyaient des troupes à l'ouest, via le Transsibérien, pour combattre l'Armée rouge.



Mary Evans/Rue des Archives



Cet aiguilleur de Novonikolaïevsk (Sibérie), vers 1900, règle la circulation au son de sa trompe et en actionnant un aiguillage rudimentaire. La ville fut fondée sept ans auparavant près du pont du chemin de fer qui enjambe le fleuve Ob. A partir de 1925, elle sera rebaptisée Novossibirsk par les bolcheviks. C'est l'une des 990 étapes de la ligne.

Akg-images/Ullstein Bild

Encore aujourd'hui, la ligne du Transsibérien n'a rien perdu de sa magie. Et le trajet débute en fanfare... Gare de Iaroslav, à Moscou, sur le quai bondé, un petit orchestre aux cuivres bien astiqués entonne *L'Adieu des Slaves*. L'atmosphère se veut un peu solennelle. Le grand train de soixante wagons arbore fièrement les couleurs blanc-bleu-rouge de la Fédération de Russie. Le Transsibérien, après tout, a été voulu dès 1891 par les tsars pour relier les confins de leur empire démesuré, l'ouest à l'est. Ainsi débute le plus long trajet terrestre du monde : 9 288 kilomètres entre Moscou et Vladivostok. Le train l'emprunte une semaine, à travers sept fuseaux horaires et 990 gares qu'il ne dessert pas toutes, heureusement.

Sur cette voie que prennent différents convois de marchandises ou des trains moins légendaires, le Rossiya est le seul à aller jusqu'au bout, sans bifurquer, de la station de métro Komsomolskaïa à la mer du Japon. A bord, on compte trois catégories : les *platzkart* (troisième classe) en wagon collectif, les *koupé* (deuxième classe) en compartiments de quatre, et les premières dans des compartiments à deux. Les troisièmes, moins confortables, sont les plus sympathiques, on y sent vivre et vibrer l'âme russe.

Devant chaque wagon, la *provodnitsa* (chef de voiture) en uniforme bleu accueille les arrivants avant de refermer les lourdes portes sur les derniers au revoir de parents ou d'amis. Désormais, les voyageurs seront sous son autorité. Le train alors s'ébranle et commence à filer à travers les faubourgs de la capitale moscovite. Dans les couloirs, les Russes sont comme chez eux, décontractés, souvent en chaussettes ou en savates, torse nu s'il fait bon. La question rituelle fuse aussitôt : «Jusqu'où allez-vous ?» Si la destination inspire les voisins, la conversation rebondit. Sinon, elle retombe, avalée par le rythme régulier des rails, d'ailleurs plus larges, et donc plus stables, que leurs équivalents européens.

A un moment ou à un autre, quelqu'un dénichera bien une flasque de vodka qu'il faudra vider pour fêter les retrouvailles ou accompagner des adieux. Car nombreux sont les passagers à descendre avant les rivages du Pacifique. Le Transsibérien, tout mythique qu'il soit, est un omnibus. Les habitants de Vladivostok préfèrent souvent voyager sur Aeroflot, dont chaque heure de vol évite une journée de train.

Kostroma, Kirov, Perm... Le Rossiya continue à travers les *oblasts* (régions administratives) du tracé nord. La partie européenne de la Russie est traversée par de multiples lignes de chemin de fer qui convergent après l'Oural et ne font qu'une aux abords de la Sibérie. En attendant, une multitude de convois, aux provenances et destinations variées, sillonnent les voies jour et nuit. Ils desservent des métropoles provinciales, de simples bourgades, parfois juste des quais lunaires, à peine éclairés. A Izhevsk, on échangera une troupe bruyante d'Ouzbeks contre une bande de soldats. Le voisinage des couloirs se métamorphose au gré des arrêts. Seule une famille d'Onitchi qui déménage s'est résignée aux six jours complets de train jusqu'à Oussourisk, aux portes de la Chine. Ils vont somnoler longtemps au milieu d'une pyramide de bagages. Les gamins perchés sur les couchettes balancent leurs bras dans le vide. A côté, des Chinois ont bourré jusqu'à la gueule leurs grands sacs rayés, ces «valises molles», qu'ils gardent près d'eux. Ceux qui prennent le Transsibérien ont toujours des excédents de bagages. A croire que c'est toute leur existence qui embarque avec eux.

Au matin du deuxième jour, les montagnes de l'Oural signalent la fin de l'Europe. Le convoi longe les flancs des vallées tortueuses. Depuis la fenêtre des toilettes, l'air frais du paysage qui file à l'envers délivre des parfums de rosée et de terre. Quelques moujiks saluent le train de Moscou. Autant en profiter car bientôt la Sibérie ne proposera plus ce genre d'agréments. Dès le kilomètre 1814, Iekaterinbourg, troisième ville de Russie, ouvre le début du royaume des plaines interminables. Ici, la colonisation russe, au moins équivalente à la conquête du Far West américain, a égrené ses millions de paysans au fil des rails. Leurs descendants, comme ceux des contingents que l'URSS communiste a déplacés vers les *tselinas*, les terres vierges, sont devenus les Sibériens. Ce sont eux que les wagons déposent aux arrêts les plus improbables.

Au troisième jour, les voyageurs ont pris leurs habitudes. Ils connaissent déjà par cœur les horaires affichés dans le couloir. Bientôt Omsk et Novossibirsk. A côté du samovar mis à disposition dans le wagon, chacun fait ses calculs car les indications d'horaires sont données selon le fuseau de Moscou. Devant tant de temps libre, on laisse son regard divaguer sur l'infinie forêt de bouleaux, en soulevant ses pieds quand il faut pour laisser la *provodnitsa* passer sa serpillière. Mais les heures entre les repas se ressemblent. On a le choix entre les baies et les poissons vendus sur les quais ou les plats cuisinés du wagon-restaurant. Vladivostok paraît encore au bout du monde et le Rossiya ahane dans le vertige horizontal des plaines.

Les trains que l'on croise portent les noms des fleuves russes, «Irtych», «Ob», «Amour», mais les voyageurs ont d'autres préoccupations. Avec véhémence, au milieu des jurons qui jaillissent, on débat de l'avenir du pays. Chacun y va de sa comparaison, de province en province: «Combien coûte l'essence chez vous ?», «Et le kilo de pain ?», «Y a-t-il du travail pour tous ?» Quant aux étrangers, on les prend à témoin: «Avez-vous vu comment nous vivons ?» Des anecdotes fusent. Les plus taciturnes préfèrent s'absorber dans une partie d'échecs avec un inconnu kazakh. Qui les mettra d'ailleurs mat avant de disparaître à Petropavalovsk, aux portes des steppes. Le soir, on trouve refuge dans le décor suranné du wagon-restaurant pour partager une kyrielle de toasts avec quelques gars aux joues bleues, comptant sur l'alcool pour s'assoupir.

Des dizaines de voyageurs se relaient sur les couchettes au gré des arrêts à l'occasion desquels il faut changer aussi les locomotives et le personnel. On partagera le petit déjeuner avec une babouchka plaintive qui,



Cette voyageuse attend le départ pour déplier son matelas dans le *plazkart* (wagon de troisième classe) où elle a empilé ses bagages.

Luca Locatelli/Institute



parce que vous êtes dans le même compartiment qu'elle, vous nourrira de pain et de lait comme son fils. On fraternisera au dîner avec un moujik sympa et vantard sur les banquettes du restaurant. L'aurore fera apparaître un paysan endimanché qui, sans le sou pour une couchette, est resté là, admirant le soleil se lever sur la Sibérie… Le gaillard nous laisse sur un quai d'Eurasie.

A Omsk, kilomètre 2711, vérification des essieux et ravitaillement en eau. Entre les trains à l'arrêt, les enfants se défoulent et chacun s'éloigne un peu. Au soir, une halte plus longue dans la capitale de la Sibérie, Novossibirsk, avec son million et demi d'habitants et son monumental opéra. Mais elle n'est pas la ville la plus séduisante du trajet. Mieux vaut s'attarder à Krasnoïarsk, quatrième jour, sur les bords de l'Ienisseï. Cette cité sibérienne fut fondée en 1628 par les Cosaques, moins de cinquante ans après leur conquête de l'Est. Il reste de cette époque prestigieuse quelques bâtisses en bois aux volets ornés, ainsi qu'une ancienne chapelle qui a remplacé la tour de guet primitive de l'*ostrog* (forteresse de frontière). C'est ce sanctuaire qui figure sur les billets de dix roubles. Il trône en haut d'une colline surplombant l'Ienisseï. Le soir, les amoureux montent flâner en écoutant la rumeur de la ville. Au loin s'étend le parc national Stolby, le «Fontainebleau sibérien». Ses gros blocs granitiques perdus dans la taïga abritèrent les réunions clandestines des révolutionnaires rouges avant de devenir le terrain de jeu des meilleurs grimpeurs du pays.

Le Rossiya se précipite enfin vers la nuit orientale, écourtant le crépuscule

Après Krasnoïarsk, le Rossiya fonce, à l'ombre des monts Saïan, vers le vaste Baïkal. A Taïchet, il n'y a qu'un aiguillage symbolique pour le BAM (Baïkalso-Amurskii-Magistral). Cette ligne à une voie, qui contourne le lac par le nord, fut achevée en 1984. A Nijne-Oudinsk, au 4679e kilomètre, on se félicite tout de même d'avoir fait la moitié du voyage. C'est à Irkoutsk que descendent ceux qui souhaitent faire une pause au bord du lac. La grande masse d'eau du Baïkal apparaît peu après la sortie de la ville, intense, miroitante. Tous les passagers changent de côté pour se presser aux fenêtres. Le train roulera sur 207 kilomètres le long des rives étincelantes du lac le plus profond du monde : 1 637 mètres. Une mer intérieure qui, l'hiver, se fait patinoire géante, où même les gros camions circulent.

Au cinquième jour, la foule arbore plus souvent des traits asiatiques. C'est à Oulan-Oude que l'on peut changer de train et opter pour le Transmongolien qui file vers Oulan-Bator, jusqu'à Pékin. C'est aussi dans la capitale de la Bouriatie que se trouve le grand monastère bouddhique de Russie. Puis, par la fenêtre, glissent de pauvres villages en bois qu'on imagine – avec effroi – sous un hiver rigoureux. Ici, la température peut descendre jusqu'à - 50 °C.

Une fois les monts Iablonovyi franchis via le plus haut col du parcours (1 040 mètres), le Rossiya se précipite vers la nuit orientale, écourtant le crépuscule. Désormais, les mille rivières, enjambées par autant d'ouvrages, s'écoulent vers le Pacifique. La ligne de partage des eaux avec l'Arctique est passée. Nombre de passagers se rendent d'ailleurs vers les plateformes offshore de l'île de Sakhaline. «La Transbaïkalie est devenue une région dépressive», me confie un voisin. «Il faut bien aller ailleurs», dramatise une grand-mère à fichu. Sur Sakhaline donc, où le pétrole et le gaz ont remplacé le bagne. Du coup, presque personne ne fait étape à Tchita, au kilomètre 6198. Jugée ingrate, cette ville garde le souvenir du séjour des bagnards mais aussi celui des plans quinquennaux soviétiques qui entendaient développer la région. La zone regorge de bois et de minerais, mais son développement reste encore hypothétique. Pire, depuis l'effondrement de l'URSS, le chômage et la misère ont ravagé la zone.

Le sixième jour n'offre qu'un désert : 2 000 kilomètres de plaines, des villages tristes, oubliés, rivés à de larges rivières. Aux arrêts, les babouchkas vendent œufs ou *pirojki*, des pains fourrés. Effectue-t-on un voyage dans le temps ou dans l'espace? La région de l'Amour est un pays désolé, où l'on chauffe encore les isbas au bois. Entre Yerofey Pavlovich et Skovorodino, tronçon le plus glacial du parcours à plus de 7 000 kilomètres du départ, le thermomètre peut chuter jusqu'à - 60 °C. Dans l'autre sens, de lourds convois remontent vers l'ouest : Moscou aspire une large partie des richesses fédérales, accentuant l'exode local.

A Birobidjan, fondée en 1915 à proximité de la frontière chinoise, la terre promise par Staline aux juifs d'URSS, tous envolés depuis en Israël, annonce le début du nouveau monde. Viennent alors Khabarovsk et la Province maritime (Primorskiy Kray). Les voyageurs montés dans la région l'avouent : ils n'ont jamais mis les pieds à Moscou. Pour les provisions, ils se rendent à la ville chinoise de Suifenhe, bien meilleur marché. «Non, répètent-ils, ici ce n'est pas la fin mais plutôt le début de la Russie !»

Des cargos sèment à l'horizon leur joli pointillé sur le golfe Pierre-Le-Grand. De compartiment en compartiment, le plaisir se propage telle une traînée de poudre : la mer du Japon ! Vladivostok ! Mais depuis quelques années, «celle qui domine l'Orient» est sens dessus dessous. On y a érigé des ponts, rebâti plusieurs quartiers. Il y a six ans, le sommet de la zone économique du Pacifique s'est même tenu ici, dans cette ville méridionale entre deux mondes. Du coup, l'île en face semble faire de la résistance puisqu'elle s'appelle l'Ile russe… Eternelle Russie. ■

CÉDRIC GRAS, AVEC JEAN-LUC COATALEM

LE TRANSSIBÉRIEN

Ligne de MOSCOU à VLADIVOSTOK

Début de la construction : **1891**
Fin des travaux : **1916**
Longueur du réseau : **9 288 km**

Principales villes desservies :
KIROV ◆ PERM ◆ IEKATERINBOURG ◆ NOVOSSIBIRSK ◆ KRASNOÏARSK ◆ TAÏCHET ◆ IRKOUTSK ◆ KHABAROVSK

GEO HISTOIRE
HORS-SÉRIE

13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex
Standard : 01 73 05 45 45. Fax : 01 47 92 66 75.

RÉDACTEUR EN CHEF
Eric Meyer

SECRÉTARIAT
Corinne Barougier

RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT
Jean-Luc Coatalem

DIRECTRICE ARTISTIQUE
Delphine Denis

CHEFS DE SERVICE
Frédéric Granier, Cyril Guinet, David Peyrat

PREMIER SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
François Chauvin

CHEFS DE STUDIO
Béatrice Gaulier, Christelle Martin

CHEFS DE SERVICE PHOTO
Claire Brault et Agnès Dessuant

CARTOGRAPHE-GÉOGRAPHE
Emmanuel Vire

FABRICATION
Stéphane Roussiès

GEO.FR ET RÉSEAUX SOCIAUX :
Claire Frayssinet, chef de service, Léia Santacroce, rédactrice,
Elodie Montréer, cadreuse-monteuse, et Claire Brossillon, community manager

ONT CONTRIBUÉ À LA RÉALISATION DE CE NUMÉRO
Secrétaire de rédaction : Valérie Malek. Rédactrices graphistes : Cathy Collet, Patricia Lavaquerie, Sophie Tesson.
Rédactrices photo : Emmanuelle Beaucaillou, Anne Doublet. Cartographes : Sophie Pauchet, Hugues Piolet, Léonie Schlossser.

Magazine édité par
PM PRISMA MEDIA

13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex.
Société en nom collectif au capital de 3 000 000 €, d'une durée de 99 ans, ayant pour gérant Gruner + Jahr Communication GmbH.
Ses principaux associés sont Média Communication S.A.S. et Gruner und Jahr Communication GmbH.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Rolf Heinz
DIRECTRICE EXÉCUTIVE PÔLE PREMIUM : Gwendoline Michaelis
DIRECTRICE MARKETING ET BUSINESS DÉVELOPPEMENT : Dorothée Fluckiger
CHEF DE GROUPE : Hélène Coin
DIRECTRICE DES ÉVÉNEMENTS ET LICENCES : Julie Le Floch-Dordain
(Pour joindre directement votre correspondant,
composez le **01 73 05** + les 4 chiffres suivant son nom.)

PUBLICITÉ
DIRECTEUR EXÉCUTIF PMS : Philipp Schmidt (5188)
DIRECTRICE EXÉCUTIVE ADJOINTE PMS PREMIUM : Anouk Kool (4949)
DIRECTEUR DÉLÉGUÉ PMS PREMIUM : Thierry Dauré (6449)
BRAND SOLUTIONS DIRECTOR : Arnaud Maillard (4981)
AUTOMOBILE & LUXE BRAND SOLUTIONS DIRECTOR : Dominique Bellanger (4528)
ACCOUNT DIRECTOR : Florence Pirault (6463)
SENIOR ACCOUNT MANAGERS : Evelyne Allain Tholy (6424), Amandine Lemaignen (5694)
TRADING MANAGERS : Tom Mesnil (4881), Virginie Viot (4529)
DIRECTRICE EXÉCUTIVE ADJOINTE INNOVATION : Virginie Lubot (6448)
DIRECTRICE DÉLÉGUÉE CRÉATIVE ROOM : Viviane Rouvier (5110)
DIRECTEUR DÉLÉGUÉ DATA ROOM : Jérôme de Lempdes (4679)
PLANNING MANAGER: Rachel Eyango (4639)
ASSISTANTE COMMERCIALE : Catherine Pintus (6461)

MARKETING DIFUSION
DIRECTRICE DES ÉTUDES ÉDITORIALES : Isabelle Demailly Engelsen (5338)
DIRECTEUR MARKETING CLIENT : Laurent Grolée (6025)
DIRECTRICE DE LA FABRICATION ET DE LA VENTE AU NUMÉRO : Sylvaine Cortada (5465)
DIRECTION DES VENTES : Bruno Recurt (5676). Secrétariat (5674)

Photogravure : MOHN Media Mohndruck GmbH, Carl-Bertelsmann-Straße 161 M, 33311 Gütersloh, Allemagne.
Imprimé en France : Imprimerie Pollina Z.I. de Chasnais - 85407 Luçon. © Prisma Média 2018. Dépôt légal : octobre 2018.
Provenance du papier : France. Taux de fibres recyclées : 0 %. Eutrophisation : P_{tot} 0,01 kg/to de papier.
Diffusion Presstalis - ISSN : 1956-7855. Création : janvier 2012. Numéro de commission paritaire : 0422 K 89010.

Notre publication adhère à et s'engage à suivre ses recommandations en faveur d'une publicité loyale et respectueuse du public. Contact : contact@bvp.org ou ARPP, 11, rue Saint-Florentin -75008 Paris

ARPP autorité de régulation professionnelle de la publicité

GEOGUIDE
COUPS DE CŒUR

★ Le guide convivial et illustré qui va à l'essentiel ★



BONS PLANS

ITINÉRAIRES

INCONTOURNABLES

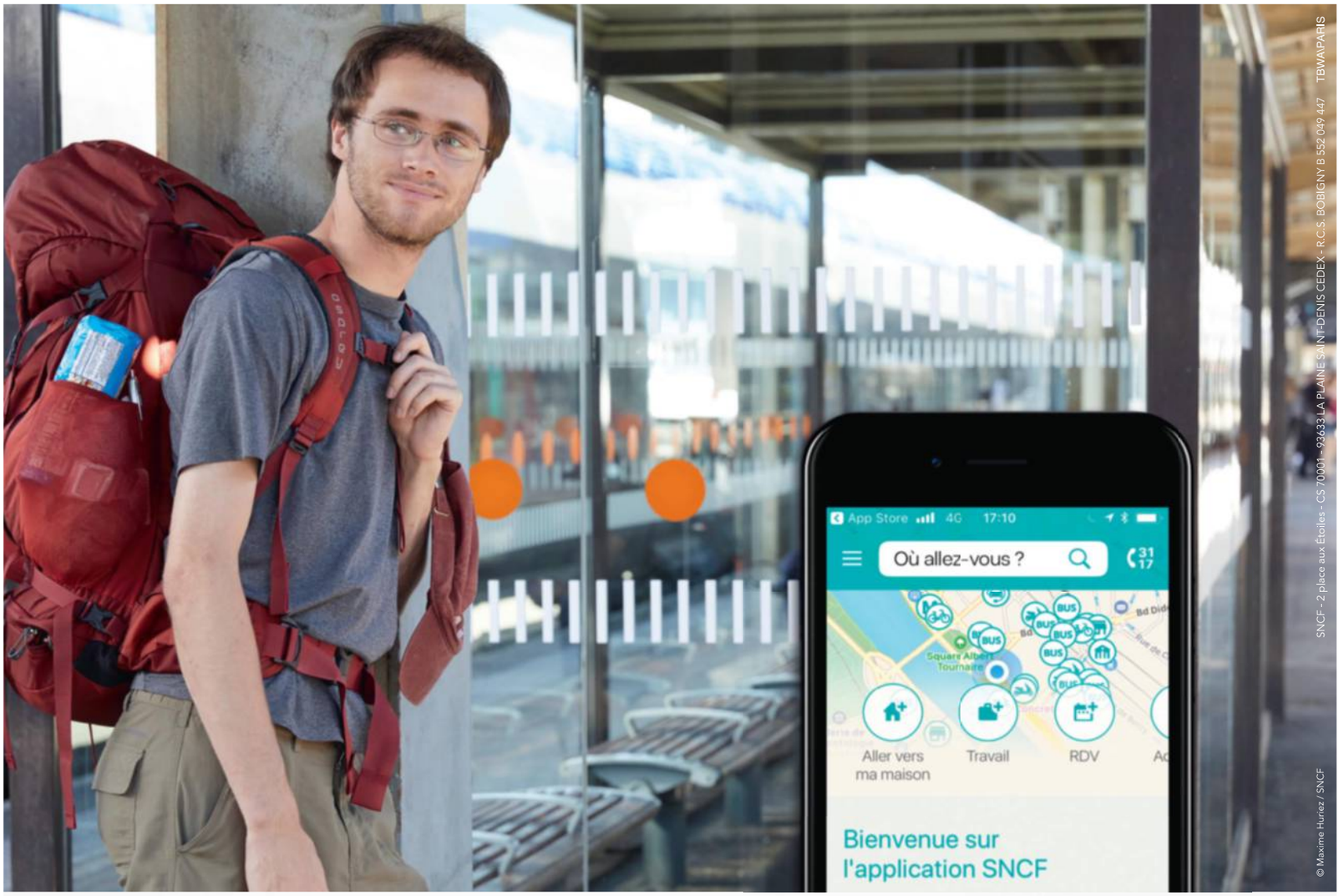
ADRESSES COUPS DE CŒUR



Rome
150 photos
240 pages + carte détachable
9,90 €



Découvrez nos guides à partir de 8,99 €



© Maxime Hurtez / SNCF

SNCF - 2 place aux Étoiles - CS 70001 - 93633 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX - R.C.S. BOBIGNY B 552 049 447 TBWAPARIS

L'APPLI SNCF, NE PARTEZ PLUS SANS ELLE.

De multiples fonctionnalités pour simplifier vos trajets et vous informer en temps réel.

SNCF Rapprochons-nous

Disponible sur l'AppStore, Google Play, Windows Store et montres connectées.

Télécharger dans l'App Store | DISPONIBLE SUR Google Play | Obtenir sur Microsoft