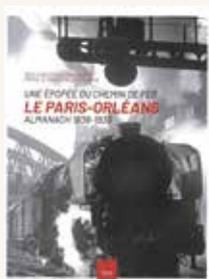
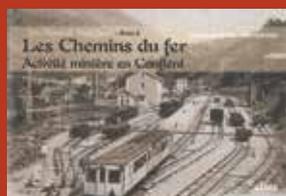


# Actualités littéraires

## LU POUR VOUS



*Une épopée du chemin  
de fer, le Paris-Orléans.*

*Almanach 1838-1938*

Denis Hannotin

P our comprendre cet ouvrage plutôt singulier, il faut lire la préface que signent David et Éric de Rothschild, qui en expliquent la genèse : « *L'épopée des chemins de fer en France est indissolublement liée à celle de la famille Rothschild au XIX<sup>e</sup> siècle, notamment à travers la Compagnie du Nord. Clin d'œil de l'histoire, c'est la nécessaire nationalisation des chemins de fer en 1938 qui est à l'origine de la prise de contrôle de la Compagnie du Paris-Orléans par la famille Rothschild, et bien des années plus tard, au moment de la nationalisation politique des banques en 1982, c'est le Paris-Orléans qui servira de tête de pont dans la création de la nouvelle banque Rothschild : c'est pour marquer le succès de cette résurrection que la famille a décidé récemment de changer le nom de Paris-Orléans en Rothschild & Co. Mais il ne fallait pas pour autant oublier le Paris-Orléans. En effet, cette aventure méritait d'en rappeler l'histoire pour que chacun se souvienne des visionnaires qui l'ont écrite.* »

Ainsi confié à Denis Hannotin, auteur d'une biographie consacrée à son ascendant lointain, l'ingénieur des ponts et chaussées, Antoine-Rémy Polonceau (Presses des Ponts, 2008), ce travail a abouti à un beau livre publié avec le soutien explicite de Rothschild & Co.

Les deux cents premières pages retracent bien l'histoire du PO mais, de manière plutôt anecdotique : extraits des rapports d'activité annuels, documents d'archives conservées à Roubaix (AN 76 AQ), articles de presse, ce qu'explique la nature affichée d'almanach de l'ouvrage. Par exemple, les grèves de 1910 et 1920 tiennent en quelques lignes (p. 140, p. 161). À l'inverse, l'auteur cite souvent l'éloge auquel a droit lors de l'assemblée générale tout administrateur décédé durant l'année précédente, bien conventionnel ! Car, pour une histoire bien plus complète et détaillée du PO, l'ouvrage de Jean-Pierre Vergez-Larrouy, *Les Chemins de fer Paris-Orléans* (La Vie du Rail, *La Régordane*, 1997) reste bien une précieuse référence. De copieuses annexes sous-traitées à des spécialistes apportent d'utiles compléments : histoire des gares du PO « lieux d'étape et de prestige », avec une douzaine de monographies (Christine Moissinac), évocation des nombreux ponts et viaducs jalonnant notamment les lignes du Massif central (Jean-François Belhoste), locomotives à vapeur performantes (Bruno Carrière), rôle d'accompagnement de la compagnie par les banquiers et financiers, illustré d'une trentaine de notices biographiques (Thierry Claeys).

L'ouvrage se distingue en fin de compte par le parti pris de donner corps aux acteurs de cette histoire. Organisées en galeries de personnages, de nombreuses notices biographiques, souvent illustrées de portraits peu connus, constituent une valeur ajoutée. Ainsi s'approche-t-on des 10 présidents de la compagnie, dont le dernier, Pierre Richemond, plutôt discret, prend ici visage (p. 174) ; de ses 13 directeurs généraux, de ses cinq secrétaires généraux aux longues carrières, dont Léon Courras (1876-1890), Louis Carlier (1890-1918) et Marcel Peschaud (1918-1927) seront chargés du lobbying et de la « communication externe » des grandes compagnies, faudrait-il rappeler... (p. 275). Énumération encore des ingénieurs en chef qui se sont succédé : 13 à l'Exploitation, neuf au service Matériel et Traction, 13 au service Voie et Travaux ; une série « d'autres personnages » mêle parlementaires, hauts fonctionnaires, administrateurs, syndicalistes... Un index permet commodément de retrouver ces notices dispersées dans les diverses parties de l'ouvrage.

Quant à narrer l'histoire de la Compagnie du Paris-Orléans après 1938, que l'accès aux archives des Rothschild aurait pu faciliter, il n'en est pas traité, alors qu'il eût trouvé sa place naturelle dans cette fresque. L'histoire de la reconversion en d'autres affaires des grandes compagnies, Nord, PO, Midi, PLM et Est, reste à écrire !

Éditions SPM, Diffusion L'Harmattan, 390 p., 22 x 27 cm, nombreuses illustrations. 30 €.



*Les Chemins de fer.  
Activité minière  
en Conflent*

Christian Puysegur  
et Pierre Cazenove

Huitième volume de la belle série d'ouvrages *Les Carnets du Train jaune*, voici une monographie remarquable par son sujet inédit et une recherche approfondie entreprise en 2000 par un enseignant prenant sa retraite, conjuguant archives, témoignages, enquêtes de terrain sur les vestiges. Si les Pyrénées-Orientales sont riches en minerai de fer, exploité depuis la nuit des temps dans de traditionnelles « forges catalanes », l'arrivée du chemin de fer dans le Conflent permet de relancer l'exploitation de nombreuses mines sises sur les contreforts du massif du Canigou. C'est à l'Anglais Edmund Sharpe que revient en 1870 la concession d'Escaro-Sud, dont les produits sont acheminés par une succession de trains miniers et plans inclinés automoteurs jusqu'à la route nationale. Adjudicataire dès 1863 de la ligne de Perpignan à Prades, cette ligne connaîtra de nombreuses vicissitudes : séquestre en 1873, faillite en 1879, reprise en 1881 par l'État, enfin rétrocession au Midi en 1884. Mais après l'arrivée du train à Prades en 1877, de multiples concessions minières sont accordées, que caractérisent la diversité et l'ingéniosité des raccordements entre voies étroites, transporteurs aériens et plans inclinés mobilisés : une carte originale illustre ce réseau complexe de moyens de transport (p. 4). L'achèvement de la ligne jusqu'à Villefranche-de-Conflent en 1895, son prolongement en 1909 par la ligne de Cerdagne à voie métrique vont contribuer à animer l'activité minière du haut Conflent tout en améliorant la rentabilité de la desserte ferroviaire. Sur la ligne électrifiée de Cerdagne en 1910, circulent automotrices voyageurs et autant de fourgons automoteurs pour le transport des colis. Lors de chaque grande guerre, consommatrice de métaux, la région verra son activité minière relancée, au point de nécessiter en 1941 l'installation d'un troisième rail sur la voie normale depuis Villefranche jusqu'à la gare de Ria. En 1962, la fermeture des mines provoque un effondrement du trafic, et le dernier wagonnet de minerai de fer roule. Le trafic résiduel en marchandises qu'assure le Train jaune pousse la SNCF à fermer la ligne à ce trafic le 1<sup>er</sup> juillet 1974. Une exploitation de spath fluor assure une certaine relève de l'activité minière, arrêtée en 1991, concurrencée par l'importation de minerai bon marché. Des cicatrices et des vestiges demeurent dans le paysage, tandis qu'un musée de la Mine à Escaro entretient le souvenir par des expositions et visites des sites. Cette monographie illustre comment le chemin de fer a servi au désenclavement de petits sites miniers, qui, sans avoir l'envergure des grands bassins houillers où naîtra le chemin de fer français, auront connu un âge d'or certain, aujourd'hui bien oublié !

Éditions Talaia, 192 p., 20 €.



*La Maison des Cheminots  
de Saintes.  
Cent ans d'histoire,  
de luttes et d'espoir*

La Roue

L'association *La Roue, Mémoire saintaise du monde du travail* publie un nouveau livre à la suite de la grande monographie d'Henri Texier parue en 2013, *Saintes, cité cheminote. Histoire d'une étoile ferroviaire*. Il commémore le centenaire de la Maison des Cheminots de Saintes. En 1919, la Fédération CGT des cheminots recommande à ses syndiqués de se doter d'un local occupé en propre si possible. C'est ainsi que Sotteville, Saint-Étienne et Saintes verront naître une Maison des Cheminots. La Maison des Cheminots de Saintes, dotée même d'une Harmonie syndicale, pourrait être le seul local syndical cheminot ainsi occupé sans discontinuité depuis 100 ans. En appui d'une grande exposition, la brochure, signée d'Agathe Morin, célèbre donc ce centenaire, en rappelant que la MDC, inaugurée en fanfare le 1<sup>er</sup> mai 1919, est le siège d'une section qui compte alors 1 200 syndiqués ! Malgré un incendie et plusieurs scissions, cette maison, propriété du syndicat, a conservé quelques registres et tracts exploités en complément des riches sources de l'HS-CGT Cheminots de Montreuil. Ainsi, l'établissement quasi-complet de la liste des secrétaires généraux qui ont animé le syndicat de Saintes de 1895 à 2019, mérite un coup de chapeau. Croisant histoire saintoise et grande histoire sociale, cette plaquette devrait servir de modèle à d'autres syndicats !

36 p., 15 x 23 cm. 10 €.



*Train de vies*

Musée du Cheminot,  
46 bis, rue Aristide-Briand,  
01500 Ambérieu-en-Bugey

Pour célébrer plus de 30 ans d'existence, le second président de l'association en charge du Musée, Gérard Joud, décédé au début de l'année, signe un album, « *visite didactique du Musée, évoquant les métiers de cheminots les plus marquants* », illustré de nombreuses photographies en couleurs du matériel très varié qui y est exposé. Soutenu par le maire d'Ambérieu, Robert Marcepoil, l'association fut créée en 1987 à l'initiative de Fernand Piralla qui la présidera de 1987 à 1995. Comme son nom l'indique, les collections et les salles, hébergées dans l'ancien Économat du PLM, privilégient une approche humaine : cheminots à leur poste de travail (lampistes, hommes de la voie, aiguilleurs, chefs de gare...), ou en des lieux emblématiques du métier et de la carrière : dortoir, réfectoire, service administratif, infirmerie, psychotechnique, école d'apprentissage... L'un des points forts du Musée est rappelé, sa salle des pupitres, où depuis « *celui de la Z 200 de 1901 à celui du TGV de 1981, sont représentés 80 ans d'évolution technologique* ».

96 p., 14 x 21 cm, 15 € +4 € de frais de port à envoyer à l'adresse ci-contre. Georges RIBEILL