

XII International Conference on Urban History “European City in comparative perspective”, Athens, 27-30 October 2004

SESSION: PUBLIC UTILITIES, LOCAL RESOURCES AND POLITICS

Intégration économique et aspects de modernité autour d’un réseau ferroviaire périphérique* .

Thessalie, fin du 19^e siècle

Dr. Catherine Bregianni

Académie d’Athènes-Centre de Recherche sur l’Histoire Moderne
et Contemporaine de l’Héllénisme, Grèce
e-mail: cbregiann@academyofathens.gr

I. Le chemin de fer : un réseau tant réel que métaphorique

L’allusion technologique évoque l’expansion d’une économie quelconque, ainsi que les potentialités de l’ensemble social à accueillir les innovations de la vie matérielle. Tel fut le cas du chemin de fer pendant le XIX^e siècle en Europe. En Grèce, le projet ferroviaire a tout de suite agencé les différentes options concernant le développement du pays. D’une part, le chemin de fer était conçu comme moyen de communication entre les différents noyaux de l’économie régionale ; ses branches et arrêts étaient donc perçus comme points infimes d’un réseau local, à peine étendu jusqu’à couvrir le territoire national. D’autre part, sous une perspective politique différente, les chemins de fer grecs ne devaient que s’incorporer au réseau européen, se joignant alors aux structures du marché mondial. Les différentes perceptions vis-à-vis l’expansion du réseau ferroviaire, ne s’appuyaient pas seulement sur des évaluations financières divergentes, mais elles

*Je voudrais remercier ici deux collègues et amies qui ont contribué à la rédaction de cet article pour leur aide. Au premier rang, mes vifs remerciements vont à Mme Maroula Sinaréllis de l’EHESS, qui a eu la générosité de me concéder les documents archivistiques provenant des archives françaises. Ce texte doit aussi beaucoup à Mme Ioanna Vovou de l’Université de Paris XIII, qui a eu la gentillesse de relire le manuscrit français. Je remercie vivement Mme Margarita Dritsa, Professeur à l’Université Ouverte Grecque qui a inclus ce travail parmi les communications de cette section.

reflétaient également les visions politiques en ce qui concerne l'emplacement de la Grèce sur la périphérie des mécanismes du marché. On retire ici une première annotation : l'espace étant neutre, selon l'expression de B. Lepetit, il n'est plus un territoire, mais une surface de projection¹ des idées ou des concepts.

Puisque la modernité technologique extériorise le rapprochement de l'économie locale aux structures économiques centrales, le rôle polyvalent du réseau ferroviaire le rend un outil apte afin de repérer les diverses conséquences dérivant de l'annexion de la Thessalie², ex-province de l'Empire Ottoman, au territoire grec en 1881. Une fois l'expansion du chemin de fer thessalien repérée et appréhendée, la mise en place des questions concernant la genèse du réseau comme agencement de l'espace ou encore comme répercussion matérielle d'un langage social³ peuvent devenir l'axe central d'une meta-analyse. Or, dans un premier temps, l'élaboration restreinte de l'afflux des sources directes nous oriente vers un travail plus ou moins conventionnel. Par conséquent, on se limitera aux aspects pragmatiques du sujet, sans pour autant quitter ses aspects théoriques. D'ailleurs, le chemin de fer représente l'archétype du réseau, ainsi que la mitre initiale du modernisme. Une telle approche n'est pas éloignée des nouveaux concepts régissant l'histoire économique et sociale, ce qui témoigne, dans cette analyse, de l'emploi de certains outils interdisciplinaires⁴. Ici, j'apporte une dernière définition concernant le contexte de cette communication : les sources archivistiques élaborées ne décrivent pas l'influence directe du réseau ferroviaire dans la vie quotidienne des villes thessaliennes⁵ ; elles soulignent surtout la dimension sociale et politique du réseau, ainsi que les issues économiques nées par la mise en circulation de ce nouveau moyen de

¹B. Lepetit, *Carnet de croquis. Sur la connaissance historique*, Paris, Albin Michel, 1999, p. 132.

² Pour une analyse de la transformation survenante, en ce qui concerne la démographie et les mécanismes monétaires, cf. : C. Bregianni, A. Antoniou, «Οψεις της theσσαλικής ενσωμάτωσης (1881-1899). Οι άνθρωποι, το νόμισμα, οι μηχανισμοί της πίστης» [«Aspects de l'intégration thessalienne au territoire national (1881-1899). Les hommes, la monnaie, les mécanismes du crédit»], *Τα Ιστορικά*, vol. 38, p. 133-162.

³ Cf. Ph. Forget, G. Polycarpe, *Le réseau et l'infini. Essai d'anthropologie, philosophique et stratégique*, Paris, Economica, 1997, p. 7-9. Simultanément *le réseau est un monde opératoire d'appropriation de la nature* [*ibid.*, p. 74].

⁴Le recours aux outils interdisciplinaires ne forme pas un refus de l'identité de chaque discipline. Ceci inciterait un risque, parce que -comme le note B. Lepetit- *les différences entre les sciences sociales sont génératrices d'innovations*. B. Lepetit, *Carnet... op. cit.*, p. 130.

⁵ La création des villes autour des voies ferrées constitue un exemple solide de l'influence du réseau quant à l'expansion urbaine. Cf. G. Revill, "Railway Derby: occupational community, paternalism and corporate culture, 1850-90", *Urban History*, 28, 3 (2001), p. 378-399.

transport. Le chemin de fer, pourtant, provient de l'économie urbaine, étant un pivot essentiel de la révolution industrielle⁶. Parler, alors, du chemin de fer c'est parler de l'univers urbain et de sa pénétration dans l'économie agricole *via* la modernité technologique.

Le réseau thessalien était d'abord perçu comme un nœud de points périphériques⁷, sans appui au centre athénien. Le premier projet, basé entièrement sur l'initiative privée et approuvé par le gouvernement de Alexandros Koumoundouros en septembre 1881⁸, concernait la construction d'une voie ferrée de Larissa à Volo⁹, c'est-à-dire joignant deux villes thessaliennes principales qui se trouvent à une distance de 60 kilomètres seulement. Si la textualité du réseau se forme par un ordre de signes, décrivant les nécessités humaines, on note une volonté d'agencer économiquement une région géographique où la transportation des grains -surtout du blé- est d'une grande importance. L'accession du blé au port de Volos décrit l'intention initiale de maintenir les structures du commerce existantes, c'est-à-dire de ne pas enchaîner la transportation de la production agricole locale par le port du Pirée¹⁰.

Cet agencement ne pouvait être qu'en faveur des grands propriétaires fonciers de la Thessalie. Il n'est pas inutile d'ajouter, ici, que l'annexion du territoire thessalien par la Grèce n'a pas rompu les rapports précapitalistes régissant auparavant le statut de la propriété agricole. La transmission progressive des *tçifliks* par leurs anciens propriétaires ottomans aux hommes d'affaires de la Diaspora grecque ne signifia pas le passage à une économie capitaliste mais énonce, plutôt, une activité supplémentaire concernant le

⁶ La contribution de l'expansion ferroviaire à la procédure de l'industrialisation massive de l'Europe occidentale est décrite par E. J. Hobsbawm. cf. E. J. Hobsbawm, *L'ère des révolutions, 1789-1848*, trad. de l'anglais par Fr. Braudel et J.-Cl. Pineau, Paris, Fayard, 1969, chap. 2.

⁷ En ce qui concerne la structuration géographique du réseau, cf. : M-F : Rouge, « L'organisation de l'espace et les réseaux », in : *Hommage à Lucien Febvre. Eventail de l'histoire vivante*, Paris, A. Colin, 1953, vol. 1, p. 401-405.

⁸ La construction de cette voie ferrée a été concédée au banquier de la Diaspora Th. Mavrokordato sans garantie ou participation de la part de l'Etat grec.

⁹ Cf. : L. Papagiannakis, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, 1882-1910. Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις* [Les chemins de fers grecs, 1882-1910. Dimensions géopolitiques, économiques, sociales], Athènes, MIET, 1982, p. 75-76.

¹⁰ Relativement à l'expansion du réseau ferroviaire et ses conséquences à l'expédition des grains, cf. également : M. Sivignon, *La Thessalie. Analyse géographique d'une province grecque*, Lyon, IER, 1975, p. 126.

placement des capitaux de la Diaspora¹¹. On peut, alors, formuler l'hypothèse que la conception d'une voie ferrée intérieure ait pu favoriser la préservation d'une économie close et contrôlée par une minorité de grands propriétaires fonciers. D'une part, le cas thessalien -malgré ses limites- montre d'une façon nette que l'adoption d'une politique d'expansion ferroviaire par les pays balkaniques après les années '70 ne forme pas un chemin de modernisation vibrante, mais une option de développement régional, sans nier pour autant la recherche d'un espace économique commun¹². D'autre part, l'articulation du réseau dépend toujours des particularités de l'économie l'entourant : en Thessalie, son caractère clairement rural a été transmis à sa toile urbaine. Les villes thessaliennes sont dépendantes de la campagne, ce qui influence le type d'investissements dans le secteur industriel appuyé sur l'écoulement des produits agricoles¹³. De surcroît, comme on le

¹¹ Cf. : C. Bregianni, «Ζητήματα διαχείρισης του αγροτικού χώρου. Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις μιας μεταρρυθμιστικής πολιτικής, 1870-1930», in: *Η ιστορική πορεία του αγροτικού ζητήματος στην Καρδίτσα, Πρακτικά Συνεδρίου, 8-9 Ιουνίου 2002* [«Questions d'organisation de l'espace rural. Effets économiques et sociaux d'une politique réformatrice, 1870-1930», in: *L'évolution historique de la question agraire à Karditza, Actes du Colloque tenu à Karditza les 8 et 9 juin 2002*], Karditza, 2003, p. 148-149. A. Sygros, disposant lui aussi un tçiflik dans la région thessalienne propose des moyens afin que les membres de la Diaspora grecque ajustent leur comportement économique aux transformations des mécanismes du marché. Cf. : A. Sygros, *Απομνημονεύματα* [Mémoires], éd.-intr. A. Aggélou, M. Chr. Chatziioannou, réimpr. de l'édition du 1908, Athènes, Ermis, 1998, vol. II, p. 267-273. A l'égard des relations traditionnelles existantes entre le cultivateur et le propriétaire de la terre, cf. : N. Pantazopoulos, «Παραδοσιακοί αγροτικοί θεσμοί σε δοκιμασία. Η περίπτωση της Θεσσαλίας. Ο Αλέξανδρος Παπαναστασίου και η αγροτική μεταρρύθμιση» [Institutions rurales traditionnelles en révision. Le cas thessalien. Aléxandros Papanastassiou et la réforme agraire] in: G. Anastasiadis, G. Kontoghiorghis, P. Pétridis (éd.), *Αλέξανδρος Παπαναστασίου. Θεσμοί, ιδεολογία και πολιτική στο μεσοπόλεμο* [Aléxandros Papanastassiou. Institutions, idéologie et politique pendant l'entre-deux-guerres], Athènes, Polytypo, 1987, p. 202-204. Par ailleurs, les agrariens grecs de l'entre-deux-guerres ont accentué sur le rôle conservateur de la grande propriété thessalienne. Cf. par exemple : B. Alivizatos, *La réforme agraire en Grèce au point de vue économique et social*, Παρίσι, Librairie du Recueil Sirey, 1932, p. 192. En ce qui concerne les structures thessaliennes traditionnelles de la production agricole, auxquelles on fait référence dans cet article, on renvoie à l'analyse de Christina Agriantoni : *idem*, *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα* [Les origines de l'industrialisation en Grèce pendant le XIX^e siècle], Athènes, Archives Historiques. Banque Commerciale, 1986, σ. 281-288.

¹² La bibliographie récente identifie l'industrialisation des pays développés à la promotion des chemins de fers, ces derniers perçus comme instrument de l'unification des mécanismes du marché et, par conséquent, soutenus par la politique étatique. Cf. entre autres : F. Dobbin, *Forging industrial policy. The United States, Britain, and France in the railway age*, Cambridge, New York, Melbourne, Cambridge University Press, 1997, A. Martin, *Railroads triumphant. The growth, rejection, and rebirth of a vital American force*, New York, Oxford, Oxford University Press, 1992. En ce qui concerne la politique ferroviaire dans le cadre d'une économie périphérique, cf. : R. M. Haywood, *Russia enters the railway age, 1842-1855*, New York, Columbia University Press, 1998.

¹³ Par ailleurs, comme le note Margarita Dritsa, le dispositif productif du pays est orienté vers l'agriculture, dont les produits conduisaient à une activité industrielle de technologie élémentaire : M. Dritsa, *Βιομηχανία και τράπεζες στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου* [Industries et banques en Grèce de l'entre-deux-guerres], Athènes, MIET, 1990, p. 74.

note dans la majorité des villes grecques, la population agricole peuple les villes thessaliennes, y affluant progressivement puisque la situation dans les *çiflik* s'aggrave¹⁴.

Toutefois, le projet initial a été revu par le gouvernement de Charilaos Tricoupis le printemps de 1882. Selon la nouvelle convention, la concession de la construction et de l'exploitation de la ligne Volo-Larissa a été accordée au banquier de la Diaspora Th. Mavrocordato, tandis qu'un prolongement de la voie ferrée était prévu, allant de Velestino à Kalaback, et passant près ou par Pharsale, Karditza et Trikkala¹⁵. Ainsi, 140 kilomètres environ s'ajoutent à la longueur de la ligne. La durée du privilège de concession est de 99 ans ; en même temps l'Etat préserve le droit de racheter la ligne après une exploitation de 15 ans.

Bien que le caractère périphérique du réseau subsiste, la prolongation de la voie ferrée démontre l'intention de réorganiser les axes locaux. Or, se construisent des points linéaires, des lignes ferroviaires qui s'attachent. La ville de Volo constitue un nœud central, se caractérisant par son accès à la mer. Le réseau local unit les noyaux urbains de la Thessalie¹⁶, en constituant un appareil d'urbanisation, et aussi de fractionnement de l'espace : tel un langage symbolique, les voies ferrées unissent et en même temps décomposent le territoire¹⁷. En général, le chemin de fer constitue un facteur puissant de reconstruction urbaine¹⁸. Particulièrement en Thessalie, ce rôle dynamique devient un catalyseur juste après son annexion au territoire grec, puisque pendant le passé ottoman

¹⁴Ai. Dimoglou, «Η διαμόρφωση των κυρίαρχων κοινωνικών στρωμάτων στο Βόλο (1850-1950)», in: Πρακτικά του Β' Διεθνούς Συνεδρίου, *Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και βαλκανικές όψεις (19^{ος}-20^{ος} αι.)*, [«La formation des élites à la ville de Volo (1850-1950)», in : *La ville à l'époque moderne. Aspects méditerranéens et balkaniques, (XIX-XX^e siècles)*, Actes du IIe Colloque International], Athènes, EMNE, 2000, p. 467. Donc, la structuration sociale des villes en Thessalie, ainsi que la provenance rurale d'une grande partie de leur population, déterminent leur caractère : *Le fait est que la ville s'enracine dans les habitudes et les coutumes des gens qui y habitent*. [R. E. Park, «La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain», in: Y. Grafmeyer, I. Joseph (prés. & trad.), *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Aubier, ³1990, p. 86].

¹⁵Convention relative à la construction des lignes de Chemin de Fer de Volo à Larissa par Velestino, et de Velestino à Kalaback, 13 mai 1882. Egalement : Rapport du Vice-consul de France à Larissa et Volo, envoyé au Ministère des Affaires Etrangères le 2 février 1900. Archives du Ministère des Finances (France), F ³⁰306.

¹⁶ En 1881 la ville de Volo a 4987 habitants, Larissa 13169, Karditza 4504, Trikkala 5563. En 1907 la ville de Volo a 23533 habitants, Larissa 18001, Karditza 9664 et Trikkala 17809. Cf. sur l'élaboration des données statistiques du Ministère de l'Intérieur : Bregianni, Antoniou, «Όψεις της θεσσαλικής ενσωμάτωσης (1881-1899). Οι άνθρωποι, το νόμισμα, οι μηχανισμοί της πίστης» ... *op. cit.*, σ. 139 & 159.

¹⁷ Par exemple à la ville de Volo, la ligne sépare les nouveaux quartiers des anciens. Dimoglou, «Η διαμόρφωση των κυρίαρχων κοινωνικών στρωμάτων στο Βόλο (1850-1950)»... *op. cit.*, p. 467.

¹⁸ M. Charlot, «Transformations démographiques et sociales», in : H. Ahrweiler, M. Aymard (éd.), *Les Européens*, Paris, Hermann, 2000, p. 414.

on note un système bipolaire vis-à-vis l'organisation de l'espace : un réseau ottoman serré autour des cellules urbaines et un réseau chrétien parsemé à l'espace montagnard et semi-montagnard¹⁹. Ainsi, la création du chemin de fer, juste après le passage de Thessalie à l'administration grecque, facilite l'urbanisation de la population chrétienne.

Les projets pour le chemin de fer thessalien, celui de Koumoundouros et celui de Tricoupis, désignent leurs perceptions opposées sur la question ferroviaire dans son ensemble. On doit ajouter ici que le projet thessalien s'intègre à la "fièvre" des grands travaux publics qui caractérise les gouvernements et les élites grecs pendant les décennies 1880 et 1890. La réouverture des marchés internationaux des capitaux pour l'Etat grec en 1878 est un facteur important de cet effort de rénovation technique, mais ne constitue pas la seule justification de la modernisation effectuée par Tricoupis. En effet, le stéréotype de la transformation technique qui se répète dans les discours parlementaires du XIX^e siècle, devenant presque une banalité, nous aide à mieux percevoir l'image de modernisation proclamée par les élites sociaux²⁰.

Malgré le fait que Tricoupis ait considéré le chemin de fer comme branche dynamique de l'expansion et qu'il ait approuvé l'importance de la connexion ferroviaire avec les grandes lignes d'Europe²¹, il a opté (à cause des raisons financières) pour la construction des lignes étroites d'un mètre de large²², visant plutôt à la substitution des voies routières qu'à l'intégration économique de la Grèce aux structures modernisées. Hors de ces aspirations modestes, les débats parlementaires décrivent les positions du chef de l'opposition Alexandre Koumoundouros, jugeant que le réseau grec aurait dû s'incorporer progressivement aux voies européennes²³. Ces objectifs divergents ne nient

¹⁹ Cf. Bregianni, Antoniou, «Οψεις της θεσσαλικής ενσωμάτωσης (1881-1899). Οι άνθρωποι, το νόμισμα, οι μηχανισμοί της πίστης» ...*op. cit.*, σ. 139.

²⁰ Ainsi, le stéréotype "technologique" devient un outil de complicité entre les différents groupes sociaux. Cf. : M. Grandière, « La notion de stéréotype », in : M. Grandière, M. Molin (éd.), *Le stéréotype. Outil de régulations sociales*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003, p. 8.

²¹ Cf. le discours parlementaire de Ch. Trikoupis, datant du 10 février 1883, cité par : Ai. Flerianou (éd.), *Χαρίλαος Τρικούπης. Η ζωή και το έργο του* [Ch. Trikoupis. Sa vie, son œuvre], Athènes, Parlement Hellenic, p. 307.

²² Cf. le discours parlementaire de Ch. Trikoupis, datant du 4 novembre 1888, cité par : Ai. Flerianou (éd.), *Χαρίλαος Τρικούπης. Η ζωή και το έργο του... op. cit.*, p. 444-445.

²³ Ainsi, Koumoundouros a opté pour les lignes larges de 1,40 mètres qui pourraient prolonger les voies européennes, et qui pourraient fonctionner comme passages ou intermédiations pour le commerce méditerranéen liant la Grèce à la circulation des capitaux européens. Koumoundouros a inclus la construction du chemin de fer parmi les objectifs principaux de son gouvernement. Cf. son discours prémonitoire, le 21 décembre 1870 [discours cité in : K. Papathanasopoulos, *Αλέξανδρος Κουμουνδούρος*,

pas le libéralisme de l'Etat grec qui, pendant les dernières décennies du XIX siècle, se trouve aux origines de la politique économique.

II. Brève chronique de l'exploitation ferroviaire

Peu après la convention de mai 1882, signée entre le Premier ministre Ch. Tricoupis et Th. Mavrocordato, la construction du réseau fut rétrocédée par le concessionnaire à l'ingénieur italien de Chirico (père du futur célèbre peintre) qui devrait concourir le français M. Lescanne²⁴. Les lignes à construire couvriraient un parcours total d'environ 202 kilomètres, et seraient constituées d'une voie d'un mètre de large. Deux années après la signature de la convention, en mai 1884, la partie Volo-Larissa a été inaugurée et jusqu'en juin 1886 les autres sections du réseau ont été également achevées²⁵. Des capitaux en provenance de la Diaspora, ainsi que de la Banque Nationale qui, selon son Gouverneur Ioannis Valaoritis²⁶, a pris en considération l'apport du chemin de fer à l'expansion économique du pays et son caractère d'utilité publique²⁷, ont été utilisés pour le financement de la construction du réseau thessalien. La première section Volo-Larissa a été construite sans subvention de la part de l'Etat grec, puisque Ch. Tricoupis estimait que sa construction sur la plaine thessalienne était œuvre facile. Quant à la deuxième section l'Etat a accordé le subside de 20.000 drachmes par kilomètre.

Σχόλια για μια βιογραφία [Aléxandros Koumoundouros. Annotation sur une biographie], Athènes, 1993, p. 162]. En ce qui concerne les positions de Koumoundouros, dans sa qualité de Premier Ministre, pendant les débats parlementaires en 1871 sur la question de la construction du chemin de fer du Pirée à Athènes, cf. : M. Kotea, «Ο σιδηρός δρόμος στο λιμάνι του Πειραιά» [La voie ferrée au port du Pirée], *Τετράδια εργασίας. Πάντειο Πανεπιστήμιο*, vol. 50, 2000, p. 18-19.

²⁴ Rapport du Vice-consul de la France à Volo au Ministre des Affaires Etrangères, datant du 16 décembre 1899. Archives du Ministère des Affaires Etrangères, CCC., Volo 1899-1901.

²⁵ Papagiannakis, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι ... ορ. cit.*, p. 116. G. P. Vougioukas, «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι από της γεννήσεως των μέχρι σήμερα» [«Les chemins de fers grecs, depuis ses origines jusqu'aujourd'hui»], *Τεχνικά Χρονικά*, vol. 75, 1 février 1935, p. 116-117. La ligne Volo-Larissa fut inaugurée le 6 mai 1884 par le Roi George I, accompagné par le Ministre des cultes K. Lombardos: *Journal Officiel*, 3 mai 1884, p. 2367.

²⁶ I. A. Valaoritis fut aussi impliqué à l'administration de la Société des Chemins de fer de Thessalie, assemblant à ses fonctions le titre de Secrétaire Général et, plus tard, celui de Président du Conseil Administratif.

²⁷ I. A. Valaoritis, *Ιστορία της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, 1842-1902* [Histoire de la Banque Nationale, 1842-1902], Athènes, 1902, réimpr., Athènes, MIET, 1980, p. 84.

En octobre 1882 la Société Anonyme des Chemins de fer de Thessalie fut créée, dont le siège social était à Athènes ; elle entra en possession du nouveau réseau, cédé par le concessionnaire Th. Mavrocordato, pour un prix global de 22.500.000 francs or²⁸. Son capital social fut fixé à 23.000.000 de francs or, divisé en 92.000 actions de 250 francs chacune. Le Vice-consul de la France à Volo écrivit dans son rapport en 1899 : « Monsieur Mavrocordato était et il est encore, m'affirme-t-on, le principal actionnaire de la Société des Chemins de fer de Thessalie puisque jusqu'à ce jour, on le considère comme possédant, à lui seul, un peu plus de la moitié des actions en circulation ». A partir du 23 février 1905 les actions de la Société sont admises aux négociations de la Bourse de Paris. La Société Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial fut agréée afin de représenter ses droits²⁹. Jusqu'en 1911 près de 70% des actions ont été placées à la cote de la Bourse de Paris, principalement par la Société Marseillaise³⁰. La dépendance grecque des capitaux français et du savoir-faire importé est entrevue aussi dans l'exploitation de la ligne par des ressources humaines françaises, surtout pendant les premières années de son fonctionnement. Ainsi, de 1885 à 1889, l'ingénieur belge de Hesse a été chargé de la direction de l'exploitation, à laquelle le succède le français Coustenoble. Ce dernier, qui maintient sa place jusqu'à son décès en 1895, était assisté d'un personnel d'origine largement étrangère. Vers la fin du siècle la situation se renversera. « Les influences politiques qui, en Grèce, s'introduisent partout où il ne faudrait pas, ont réussi à éliminer, progressivement, les employés européens, pour les remplacer par des indigènes », écrira grotesquement un agent diplomatique français³¹. Vers la fin du siècle, deux grecs, The. Vlastos et Ath. Politis se trouveront en tête de l'exploitation de la ligne. Au travers de cette interprétation restreinte du fonctionnement administratif de la voie ferrée thessalienne, on note que le réseau se base sur des

²⁸ Rapport du Vice-consul de la France à Volo au Ministre des Affaires Etrangères, datant du 16 décembre 1899. Archives du Ministère des Affaires Etrangères, CCC., Volo 1899-1901.

²⁹ Décisions et avis de la Chambre Syndicale concernant les valeurs admises à la Cote Officielle, document du 22 février 1905. Archives du Ministère de Finances (France), F³⁰ 306.

³⁰ Rapport du Vice-consul de France à Larissa et Volo à M. le Ministre Cruppi. Volo, le 8 mai 1911. Archives du Ministère de Finances (France), F³⁰ 306. L'émission d'une quantité considérable des titres en France a eu comme résultat la demande d'accroissement des voix françaises dans le Conseil Administratif de la Société de la part des agents français. Cf. : Rapport du M. Graillet, vice-consul de la France à Larissa et Volo, à M. le Ministre J. Cruppi, datant du 20 juin 1911. Archives du Ministère de Finances (France), F³⁰ 306.

³¹ Rapport du Vice-consul de la France à Volo au Ministre des Affaires Etrangères, datant du 16 décembre 1899. Archives du Ministère des Affaires Etrangères, CCC., Volo 1899-1901.

structures centralisées : il s'agit-là d'une façon éloquente pour décrire la dépendance de la périphérie du centre athénien et, aussi, des capitaux étrangers.

Selon les données fournies par les Rapports Annuels du Conseil Administratif³², pendant les premières années du fonctionnement de la Société le volume des produits transportés ne correspond pas aux estimations. Ainsi, en 1888, le Conseil Administratif déclare : « Les espoirs pour la récolte agricole se sont démentis, également pendant l'année 1887, puisque la Thessalie se confronte à une période prolongée de sécheresse³³ ». En même temps, le chiffre fait par les frais des passagers reste presque stable et, en général, les profits à peine couvrent les dépenses. Ainsi, jusqu'en 1891, la Société n'a pas pu distribuer de dividende à ses actionnaires. Devant la nécessité de contacter des emprunts suscités à la Banque Nationale, la Société suit, néanmoins, une politique dynamique : améliorations techniques, construction des dépôts, approvisionnements en matériel constituent les mesures prises durant le dernier quart du 19^e siècle³⁴.

Parmi ces mesures, on doit aussi considérer le prolongement de la ligne d'une voie étroite de 60 centimètres de large, longeant la mer de Volo à Lechonia et couvrant 13 kilomètres. Ce prolongement, décidé en 1884 et inauguré en 1896, gratifie le sectionnement du réseau, valorisant la ligne maritime et construisant un nouveau nœud de repères périphériques. En 1900 ce noyau se prolonge jusqu'au village du Pélion Miliès, section qui commence à être exploitée en 1903³⁵. La Société cherche à exploiter d'autres potentiels du chemin de fer, c'est-à-dire des issues récréatives pour la population urbaine : il s'agit d'une tactique suivie par l'ensemble des réseaux périphériques grecs. En guise d'exemple, on note le projet parallèle de la Société de Chemin de fer de la Péloponnèse qui, en 1892, met en fonctionnement le prolongement de la ligne Pyrgos-Olympie menant aux bains de Kyllini³⁶.

³² Cf. les Rapports du Conseil Administratif, dès 1886 à 1905. Cette série des sources se trouve aux Archives Historiques de la Banque Nationale.

³³ Εταιρία Ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας. Έκθεσις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας [Société *Les Chemins de fer de Thessalie*. Rapport du Conseil Administratif de la Société]. Athènes, 1888, p. 3.

³⁴ Informations tirées des Rapports du Conseil Administratif. Également, cf. plusieurs documents provenant de la série F³⁰ 306 du Ministère des Finances.

³⁵ Cf. : Vougioukas, «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι από της γενήσεως των μέχρι σήμερα»..., op. cit., p. 117.

³⁶ *Ibid*, p. 116. D'autres projets non réalisés peuvent démontrer aussi le rôle non exclusivement commercial d'un chemin de fer de longueur court à la vie d'une société locale. Ainsi, à la fin du siècle à Syros, la réalisation d'une voie ferrée était perçue comme un appui important afin de rendre l'île un paradis

L'exploitation d'une voie périphérique n'a pas exclu les projets concernant la connexion ferroviaire de la capitale grecque avec les frontières de l'Empire Ottoman (telles qu'elles furent jusqu'en 1912), et à partir de là, sa jonction avec le réseau européen. Malgré les débats parlementaires successifs, et l'introduction des projets-lois concernant à la construction d'une ligne Pirée-Larissa, un tel projet n'a été mis en place qu'à la fin du 19^e siècle. Deux concessionnaires, le français L. Perdoux en 1881 et l'anglais W. Eckerstley en 1889 n'ont pas réussi à réaliser le projet, le premier parce que sa convention a été invalidée par le gouvernement de Ch. Tricoupis et le deuxième parce que la Société créée a fait faillite en 1894. La guerre de la Grèce contre l'Empire Ottoman en 1897 a mis en évidence les objectifs géopolitiques de la ligne en question, en même temps que les vues des élites politiques se transforment, se tournant vers l'espace européen. Ainsi, dès 1900 et jusqu'en 1909, la construction de la voie ferroviaire du Pirée aux frontières thessaliennes sera accomplie par une corporation française³⁷.

La nouvelle ligne signifiera une nouvelle manière d'appréhender les dimensions spatiales³⁸, donnant la prépondérance à la voie ferrée centrale par opposition aux axes périphériques et n'ayant plus comme objectif de remplacer simplement les voies routières. L'intégration de la ligne à la Société Anonyme *Chemins de fers grecs* en 1920 illustre la création d'une ligne qui pourra se prolonger infiniment *via* les réseaux européens et qui soutient une économie uniforme. Les appuis de l'ancien réseau thessalien se sont perçus comme points pour la transportation des hommes et des produits vers le centre athénien, ouvrant aussi l'intérieur du pays vers la péninsule balkanique³⁹.

touristique. Cf.: Ch. Loukos, «Illusions and realities at the end of the Nineteenth Century : An attempt to construct a railway line on the island of Syros», in: Ph. Carabott (ed.), *Greek Society in the Making, 1863-1913, Realities, Symbols and Visions*, Aldershot, Centre for Hellenic Studies. King's College/Ashgate, 1997, p. 131-134.

³⁷ Afin de ne pas alourdir le texte on ne se réfère pas en détail au chemin de fer Pirée-Larissa-frontières. Pour plus d'informations, cf. : Papagiannakis, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι ...*, op. cit., p. 116, Vougioukas, «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι από της γεννήσεως των μέχρι σήμερα»... op. cit., p. 116-117, M. Kotea, *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά, 1860-1900* [La zone industrielle du Pirée, 1860-1900], Athènes, 1997, p. 123-124, A. Andreadis, «Εθνικά δάνεια και ελληνική δημόσια οικονομία. Από των νέων εξωτερικών δανείων μέχρι της πτωχεύσεως» [Emprunts nationaux et finances publiques grecques. Des nouveaux emprunts à la faillite], in : *idem*, *Εργα* [Œuvres], éd. K. Varvaressos, G. A. Petropoulos, I. D. Pintos, Athènes, Faculté de droit de l'Université d'Athènes, 1939, vol. II, p. 376-377.

³⁸ Il est évident que ce développement du réseau ferroviaire est fortement lié aux mutations profondes des systèmes monétaires et à l'industrialisation. M. Offner, D. Pumain, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Paris, Ed. de l'Aube, 1996, p. 175.

³⁹ Ainsi, la partie Volo-Larissa-frontières peut être conçue comme branche du chemin de fer transbalkanique, voire du réseau de l'Europe centrale, à l'opposé des voies périphériques qui lient les

Le réseau local (sectionné en points-fuites) risque, alors, de devenir le fournisseur de la ligne Pirée- Larissa surtout en ce qui concerne l'absorption des produits agricoles commercialisés. D'autre part, le port de Volo voit son rôle stratégique diminué, à l'opposé de celui de Pirée.

En guise de conclusion, on note que la courte histoire du chemin de fer thessalien illustre les différents temps de l'évolution technologique et de son aperçu par les groupes sociaux. La construction du réseau obéit toujours à la prédominance du centre au détriment de la périphérie, mais son sectionnement dans l'espace décrit –en plus des exigences du développement périphérique– la perception matérielle des idées économiques et politiques.

principaux centres d'une région quelconque. Cf.: Ol. Traganou-Deligianni, «Οι σιδηρόδρομοι και η ιστορία τους. Έρευνες και προσπάθειες διάσωσης και προστασίας», in : *Ιστορία της Νεοελληνικής Τεχνολογίας, Πρακτικά Α' τριμήνου εργασίας, Πάτρα*, [«Les chemins de fer et leur histoire. Recherches et efforts par rapport à leur protection», in: Histoire de la technologie grecque moderne], Athènes, PIETVA, 1991, p. 154. Aux antipodes, le réseau de Macédoine, construit le dernier quart du XIX^e siècle exclusivement dans le territoire de l'Empire Ottoman avec des capitaux internationaux, a lié Salonique à l'Europe centrale. Cf. en guise d'indication : B. Gounaris, *Steam over Macedonia, 1870-1912. Socioeconomic change and the railway factor*, New York, 1993, «Από τη Θεσσαλονίκη στα Σκόπια και το Zibefche και από τα Σκόπια στη Μητροβίτσα» [De Salonique à Skopje et de Skopje à Mitrovitza], *Θεσσαλονικέων Πόλις*, vol. 13, janvier-mars 2004, p. 102-127.

