Les rails de la discorde. Politique française et rivalités internationales sur les chemins de fer de l'armée d'Orient (1915-1933)

Rails of discord : French politics and international rivalries over the railways of the Eastern Army (1915-1933)

Emmanuel Pénicaut

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/752>

DOI : 10.4000/rhcf.752

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 183-203

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Emmanuel Pénicaut, « Les rails de la discorde. Politique française et rivalités internationales sur les chemins de fer de l'armée d'Orient (1915-1933) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/752> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.752>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Les rails de la discorde. Politique française et rivalités internationales sur les chemins de fer de l'armée d'Orient (1915-1933)

Rails of discord : French politics and international rivalries over the railways of the Eastern Army (1915-1933)

Emmanuel Pénicaut

NOTE DE L'ÉDITEUR

La diffusion des illustrations de cet article n'est pas autorisée sur l'Internet. Les lecteurs sont invités à consulter l'édition imprimée de la *Revue d'histoire des chemins de fer* pour prendre connaissance de l'article complet.

- 1 D'un point de vue stratégique, l'épisode de l'armée d'Orient, terme qui recouvre la présence des soldats alliés en Grèce et en Macédoine d'octobre 1915 jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, ne fut pas un succès. Affaiblis par les dissensions politiques entre les Alliés, ainsi que par la position longtemps incertaine de la Grèce, les contingents d'Orient peinèrent toujours à constituer un « deuxième front » uni qui aurait représenté une menace sérieuse pour les Empires centraux. Chef des troupes françaises à leur arrivée à Salonique, le général Sarrail fut nommé en août 1916 « commandant des armées alliées en Orient » ; mais les modalités de son autorité sur les troupes anglaises, serbes, russes et italiennes furent toujours imprécises, chaque commandant d'armée prenant d'abord les ordres de son gouvernement avant d'obtempérer à ceux du général français. Il fallut attendre le remplacement de Sarrail par Guillaumat, à partir de décembre 1917, pour qu'un véritable « état-major interallié » fût mis en place et doté de services appropriés. Cette nouvelle organisation, ainsi qu'une prise de conscience tardive de l'intérêt du front d'Orient, rendit possible

l'offensive de l'automne 1918 qui, sous les ordres du général Franchet d'Espérey, successeur de Guillaumat, valut aux Alliés d'obtenir avant l'heure un armistice avec la Bulgarie, de remettre les Serbes en possession de leur pays et d'accélérer la défaite de l'Empire ottoman.

- 2 Le maintien pendant trois ans, sur un territoire étranger, de plusieurs centaines de milliers d'hommes représenta cependant un exploit logistique, dans lequel les chemins de fer jouèrent un rôle central. Leur histoire recouvre aussi bien l'utilisation des lignes par les troupes alliées, principalement françaises et britanniques, à partir de leur arrivée à Salonique, que la gestion et le fonctionnement des lignes qui, par la suite du mouvement des armées et de la défaite de l'empire ottoman, se trouvèrent placées, en fait ou en droit, sous l'autorité ou le contrôle de ces mêmes Alliés. La situation particulièrement instable du front d'Orient, de 1916 au traité de Lausanne de juillet 1923, les rivalités politiques et économiques entre Grecs et Turcs aussi bien qu'entre Français et Britanniques font de cette question, petite sœur de la grande « Question d'Orient », un point d'observation particulièrement éclairant des rapports de force et des enjeux qui secouent alors les rives de la mer Égée¹.
- 3 Parmi les lignes régulièrement utilisées par les Alliés, il faut ranger d'une part les trois lignes partant de Salonique, aujourd'hui Thessalonique, dites lignes de Macédoine : Salonique-Monastir (aujourd'hui Bitola), propriété en 1915 d'une compagnie autrichienne du même nom (SM), exploitée entièrement par la Compagnie des chemins de fer orientaux (CO), ayant son siège à Vienne² ; Salonique-Guevgueli³ ; Salonique-Dédéagatch⁴, qui appartenait à une société française, la compagnie Jonction Salonique-Constantinople (JSC), à la suite d'une concession obtenue de l'empire ottoman en 1892, ainsi que la ligne Plati-Athènes⁵ (fig. 1), et, d'autre part, les lignes de Turquie d'Europe et d'Asie mineure, progressivement placées sous contrôle allié : Dédéagatch-Svilengrad et Constantinople-Kouleli-Bourgas, en Europe⁶, et Moudania-Brousse, Smyrne-Cassaba et prolongement, Smyrne-Aïdin et le réseau d'Anatolie en Asie (fig. 2 et 3).

Figure 1. Les chemins de fer dans le sud des Balkans au début du XX^e siècle (H. Jacolin *del.*).

Sur les lignes de Grèce et de Macédoine

- 4 Le 2 octobre 1915, à la suite de l'entrée en guerre de la Bulgarie contre la Serbie, le gouvernement hellénique prit possession, par voie de réquisition, des trois lignes de Macédoine : Salonique-Monastir et Salonique-Guevguéli, exploitées par les sociétés CO (Compagnie austro-allemande des Chemins de fer orientaux (ou « des Orientaux ») et SM (Salonique-Monastir), et Salonique-Oxilar⁷, exploitée par la société française Jonction Salonique-Constantinople (JSC) et la Régie générale des travaux publics et des chemins de fer (fig. 4). Les Grecs purent ainsi effectuer les transports demandés par les Alliés, mais monnayèrent leurs services, d'une qualité médiocre, à un tarif élevé, bientôt jugé exorbitant. Aussi le général Sarraïl décida-t-il, le 2 juin 1916, de proclamer l'état de siège et de reprendre au profit des Alliés l'exploitation des lignes nécessaires à ses troupes, en mettant en place les structures militaires habituelles de contrôle des chemins de fer⁸.

- 5 Débute ainsi la période du « Régime militaire » des lignes de Macédoine, qui dura jusqu'au 1^{er} avril 1919. L'exploitation du réseau fut confiée à une commission militaire franco-anglaise, dite « Commission militaire mixte des chemins de fer », puis « Commission supérieure militaire mixte des chemins de fer », qui se substitua au gouvernement hellénique : le Régime militaire perçut pour elle, de la part des intendances alliées, le montant des transports effectués pour leur compte, et prit en charge les dépenses de fonctionnement et d'infrastructure. Il fonctionnait comme une société privée d'exploitation, qui présentait régulièrement ses comptes à la commission, sans toutefois se substituer entièrement aux armées : celles-ci continuèrent d'entretenir une partie du réseau utilisé, en particulier les voies étroites, et partagèrent avec le Régime militaire certains frais, en matière de travaux d'infrastructure notamment. L'exploitation courante du réseau restait effectuée, pour le compte de la commission, par les structures militaires : la direction des chemins de fer anglaise avait sous sa responsabilité la ligne JSC, et la direction française – à la tête de laquelle se trouvait, depuis le mois de septembre 1916, le chef de bataillon de réserve Ferdinand Delaunay, polytechnicien, ancien directeur civil de la Régie générale des travaux publics et des chemins de fer à Constantinople⁹ – assurait le service des lignes CO et SM (fig. 5). Aux deux directions s'ajoutaient quelques troupes (7^e section de chemins de fer de campagne pour la France) et les structures habituelles : commissions régulatrices et commissaires, dépôt de matériel des sapeurs de chemins de fer de Salonique (juillet 1916). Le matériel ferroviaire nécessaire était alors commandé en France, par le biais de la Régie générale des chemins de fer jusqu'en août 1917, puis directement par le ministère de la Guerre, ou réquisitionné sur place, ce qui donna lieu à de nouveaux contentieux avec les Grecs.

- 6 Alors que l'abdication du roi Constantin 1^{er} et le retour d'Éfthérios Vénizélos¹⁰ aux affaires conduisaient la Grèce à entrer en guerre aux côtés de l'Entente, à l'été 1917, les lignes de « Vieille Grèce¹¹ », en particulier la ligne Salonique-Athènes, furent partagées entre les Alliés, qui exploitèrent le tronçon Salonique-Plati-Larissa par le biais du Régime militaire et de la commission régulatrice de Salonique, et la Société des chemins de fer helléniques, qui conserva la propriété du tronçon Larissa-Athènes-Le Pirée. Entre Bralo et Ekaterini – tronçon stratégique pour l'approvisionnement des Alliés – cependant, l'exploitation et la conduite des trains furent effectuées, d'août 1917

à mars 1919, par les soins du Régime militaire (fig. 6). Un commissaire régulateur en poste à Athènes, le capitaine Laumay, assurait la mission indispensable d'intermédiaire entre la direction des chemins de fer des armées alliées et la Société des Chemins de fer helléniques ; il ne put empêcher que de multiples questions de droits de passage, de tarifs de transports, de travaux effectués par les Alliés sur les lignes devinssent autant d'objets de litiges entre les deux interlocuteurs. Quoique diplomate, le contrôleur des armées Enselme ponctuait, en mai 1920, son exposé à ce sujet par des mots sans équivoque : « L'exécution des transports sur le réseau de Macédoine a donné lieu tant avec le gouvernement grec qu'avec la Société des Chemins de fer helléniques à de multiples difficultés, dont les plus importantes ne sont pas encore réglées [...]. Les questions de dettes ou de créances réciproques y sont traitées avec beaucoup d'âpreté et avec un esprit de discussion poussé très loin ; je serais même enclin à porter à ce sujet un jugement beaucoup plus sévère¹². »

- 7 Le 1^{er} avril 1919, conséquence de la paix qui s'étendait partout en Europe et du départ des unités chargées des chemins de fer, le Régime militaire prit fin. La remise des lignes de Macédoine au gouvernement hellénique paraissant prématurée¹³ – malgré les demandes très vives de celui-ci –, les Alliés préférèrent confier leur exploitation, sous la forme d'une « régie franco-britannique », à la Compagnie JSC, qui restait cependant placée sous le double contrôle de la commission de réseau de Salonique, créée pour l'occasion en remplacement de la commission régulatrice de la même ville, et de la Commission interalliée récemment recrée¹⁴ : comme le Régime militaire avant elle, la compagnie devait fournir chaque mois à la Commission interalliée des états comptables et des états de mouvements de ses magasins ; toute commande de matériel en France devait être soumise à cette commission ; toute dépense inférieure à 5 000 F devait lui être signalée, et toute dépense supérieure nécessitait une approbation préalable¹⁵. Ce statut dura à peine un mois et demi : le 15 mai 1919, les Anglais quittèrent la Macédoine, et c'est sous une régie strictement française que les chemins de fer continuèrent à fonctionner, la Commission interalliée poursuivant son travail de contrôle supérieur.

En Thrace et en Turquie. La « course à Constantinople »

- 8 Parallèlement, l'offensive de Macédoine, en septembre 1918, la défaite de l'Empire ottoman et de la Bulgarie étendirent le domaine d'intervention des Alliés et aiguisèrent leur appétit pour les chemins de fer, tant en Turquie d'Europe (lignes Dédéagatch-Svilengrad et Kouleli-Bourgas-Constantinople) qu'en Turquie d'Asie. L'armistice de Moudros, conclu le 30 octobre 1918, prévoyait, dans son article 15, que « des agents de contrôle allié [seraient] placés sur tous les chemins de fer, y compris les portions des chemins de fer transcauciens qui sont actuellement sous le contrôle des Turcs, qui doivent être mis à la libre et entière disposition des autorités alliées en tenant compte des besoins de la population ».
- 9 S'ouvrit alors une « course à Constantinople », pendant de la « course au Rhin », qui exacerba les tensions entre les Alliés et montrait combien les nécessités du temps de guerre cédaient rapidement la place aux rivalités politiques. La Commission militaire mixte qui, depuis juin 1916, fonctionnait à Salonique, mit en place dans un premier temps le contrôle militaire habituel sur les lignes de Turquie d'Europe – le capitaine

Laumay fut envoyé pour cela à Constantinople dès le 2 novembre, en même temps qu'un officier anglais, et la commission, dans sa séance du 6 novembre, décida d'y créer une sous-commission rattachée à la commission de réseau de Sofia¹⁶ –, mais les Français tardèrent à prendre la mesure de l'enjeu politique. Le 12 novembre, le lieutenant-colonel Delaunay s'efforça d'attirer l'attention de ses supérieurs, en demandant par écrit si « le service militaire français des chemins de fer » aurait « un rôle quelconque à jouer dans le contrôle des lignes de Turquie d'Asie ». Il ajoutait que le rôle du contrôle militaire sur les lignes de Turquie d'Europe apparaissait « assez restreint » et que, « en l'absence d'opérations militaires, on pourrait sans nul doute réduire très sensiblement le personnel militaire et technique qui y est affecté »¹⁷. Le 14 novembre, le général Milne, commandant le corps britannique de Salonique, fit part à Franchet d'Esperey de son refus de voir la sous-commission de Constantinople rattachée à celle de Sofia, donc à l'autorité française du général Chrétien ; Franchet obtempéra, et rattacha la nouvelle commission à celle de Salonique¹⁸. Mais, pressentant la volonté d'ingérence anglaise, il suggéra le 18 novembre au ministère de la Guerre l'envoi d'une mission extraordinaire à Constantinople, « en vue de la sauvegarde des intérêts français engagés dans les entreprises de chemins de fer ottomans ». La réponse du ministère, favorable, ne lui parvint que le 13 décembre, alors que trois missions anglaises étaient déjà à pied d'œuvre depuis le 5 pour examiner les questions relatives aux chemins de fer en Turquie, en Bulgarie et en Roumanie¹⁹.

- 10 Le ton des télégrammes reçus de Paris, cependant, était assez clair : « Vous signalez la nécessité de ne pas laisser des commissions anglaises examiner seules questions de chemins de fer en Turquie, Bulgarie et Roumanie » ; « Il y aurait intérêt à ce que le gouvernement turc soit amené à remettre entre les mains d'administrateurs désignés par les Alliés l'exploitation des Chemins de fer orientaux et des Chemins de fer d'Anatolie et de Bagdad jusqu'ici gérés par les Allemands et des Austro-hongrois » ; « Vous êtes fondés, en Orient, à n'autoriser le fonctionnement de commissions alliées quelconques que par délégation et à charge de vous en rendre compte »²⁰. Muni d'un ordre de mission le 17 décembre qui lui enjoignait « la mainmise militaire sur tous les chemins de fer turcs, avec présidence française », et mis à disposition du haut-commissaire de la République française à Constantinople, le lieutenant-colonel Delaunay quitta Salonique le 22, avec une dizaine d'officiers. Le 25 décembre, il était à pied d'œuvre²¹ et se mettait à étudier de près le fonctionnement des exploitations convoitées par les Alliés. Parallèlement, l'idée d'une commission interalliée progressait difficilement : affectant de ne pas reconnaître la mission de Delaunay, les Anglais demandèrent des ordres, qui n'arrivèrent que lentement. Le 29 décembre, les travaux de Delaunay n'avaient pas encore abouti : « J'ai l'honneur de vous rendre compte qu'à la date de ce jour, les instructions demandées par le directeur anglais des chemins de fer ne lui sont pas encore parvenues : je me borne, pour l'instant, à étudier les conditions d'organisation et de fonctionnement des exploitations à reprendre, afin d'être prêt à toute éventualité. » Ayant déjà reçu la visite de représentants des sociétés d'exploitation des lignes concernées, désireux de retrouver leur bien, il ajoutait : « Je n'ai pu que leur conseiller d'attendre la formation de la Commission supérieure interalliée, qui rendra possible une mainmise militaire par les Alliés sur les lignes en question²² ». La stratégie des Anglais, à partir du retour du général Milne de Londres à Constantinople, le 10 janvier 1919, consista d'abord à proposer le transfert dans cette ville de la Commission de Salonique, avec une compétence qui s'étendrait sur les seules lignes de Turquie d'Europe, la Turquie d'Asie restant leur domaine réservé. Face aux

protestations françaises, Milne admit ensuite une commission aux pouvoirs étendus, mais au sein de laquelle les Anglais exerceraient le contrôle sur les lignes d'Asie, les Français se réservant celles d'Europe. Sans attendre le règlement définitif de la question, la commission se mit à fonctionner le 13 janvier 1919, remplaçant la Commission de Salonique. Le 1^{er} février, il était acquis qu'elle serait présidée par deux chefs à compétence égale, le lieutenant-colonel Delaunay et le colonel, puis général (mai 1919) Rhodes pour l'Angleterre. Par l'intermédiaire de la direction des chemins de fer de l'armée d'Orient, qui s'installa à Constantinople à la même date, la commission exerçait son pouvoir sur deux commissions de réseau en Europe, à Salonique (lignes CO-SM et JSC) et Sofia (lignes de Bulgarie), ainsi que sur une commission régulatrice à Constantinople pour les lignes de Thrace orientale²³.

- 11 Dès le 15 janvier, en effet, la commission avait pris le contrôle des lignes de Thrace orientale, c'est-à-dire de la ligne Dédéagatch-Svilengrad, réquisitionnée en 1915 par l'État bulgare²⁴, et de la ligne Constantinople-Kouleli-Bourgas, exploitée par la Compagnie CO. Puis son emprise s'étendit, comme prévu, sur l'Asie mineure. Une sous-commission fut installée à Smyrne le 1^{er} février 1919 et chargée, « pour le compte et sous les ordres de la Commission interalliée de Constantinople », d'assurer l'exploitation des lignes en direction d'Aïdin et de Cassaba²⁵. Ancienne ligne à capitaux français, la ligne Smyrne-Cassaba et prolongement (SCP, soit 702 km de lignes²⁶), qui desservait en particulier les mines de lignite de Soma, passa ainsi sous contrôle allié et français, de même que la petite ligne Moudania-Brousse (MB, soit 41 km de lignes). Dotées d'un « directeur militaire », et surveillées par des troupes françaises, ces deux lignes fonctionnèrent, du début de l'année 1919 à septembre 1920, sous un régime militaire. L'influence britannique s'exerça, quant à elle, sur la ligne Smyrne-Aïdin (607 km) et sur les lignes d'Anatolie (Haidar-Pacha, Angora, Eskichehir, Konia, 1 033 km), par le biais de la compagnie du CFOA, Chemin de fer ottoman d'Anatolie. Parallèlement, les Anglais se retirèrent de Bulgarie en avril 1919 et de Salonique en mai, concentrant tous leurs efforts sur la Turquie d'Asie : Delaunay signalait seulement que l'ordre de bataille du personnel britannique employé au contrôle des chemins de fer d'Anatolie représentait 50 officiers, une multitude de services et trois bataillons d'infanterie, quand la direction des chemins de fer de l'armée française comptait un officier supérieur, secondé par 10 officiers et deux compagnies du 5^e régiment du génie, réduites à la moitié de leur effectif normal²⁷. Quant aux lignes de Syrie-Cilicie, elles firent l'objet d'accords particuliers, dans lesquels intervenaient la société DHP (Damas-Hama et prolongement) et l'armée française du Levant.
- 12 Comme en Macédoine, la commission remplit en Turquie son rôle de contrôleur financier et mit au point des règles d'exploitation qui permettaient un équilibre relatif des comptes et la sauvegarde des intérêts des compagnies lorsqu'elles étaient à capitaux alliés. Elle exerça aussi un contrôle direct sur les mines de lignite de Soma et sur celles de Kistambol, rattachées au réseau des Orientaux. Dès le mois de février 1919, elle avait mis sous séquestre une part importante du matériel ferroviaire de la direction militaire turque des chemins de fer, au motif qu'il s'agissait d'anciens matériels allemands. Toutefois, son statut interallié la rendait incompétente lorsqu'il s'agissait de trancher les rivalités commerciales entre la France et l'Angleterre. Le 21 août 1919, Franchet d'Esperey pria ainsi le directeur de l'arrière du commandement des armées alliées d'intervenir auprès de la commission pour mettre fin à un trafic illicite qu'il avait découvert :

J'apprends de source sûre que le Service de renseignements anglais d'Angora est dirigé par deux agents mobilisés, les frères Withall, dont la maison commerciale a des succursales à Constantinople et à Smyrne. Après s'être entendu avec le commissaire militaire de la gare, lieutenant Grant, ils ont fait un véritable trust du commerce et même de wagons. Pour se mettre à couvert, ils ont formé une Société dont les capitaux sont essentiellement anglais, et dont quelques membres d'origine arménienne ne sont là que pour la forme. Ils achètent tout le tiftick (poil de chèvre), les peaux préparées dans les tanneries d'Angora et le raisin sec. Les commerçants et producteurs qui ne veulent pas vendre aux Anglais se voient refuser des wagons sous prétexte qu'il n'y en a plus de disponibles et, si on leur en donne, ils restent en souffrance des semaines et même des mois. Ils sont obligés alors de vendre leurs marchandises aux Arméniens chargés de les drainer pour les Anglais dans la région²⁸.

- 13 La réponse du général Rhodes, directeur anglais de la commission, parvint le 5 octobre au lieutenant-colonel Delaunay : le général regrettait seulement de n'avoir pu obtenir aucune « information pouvant prouver en aucune façon les faits exposés »...

Un désengagement hésitant

- 14 Marquée par l'extension de l'emprise alliée, l'année 1919 fut aussi celle de l'avancée militaire des Grecs, qui n'hésitèrent pas à bousculer Français et Britanniques, au risque d'aggraver les motifs de friction. Dès le 27 juin 1919, le président de la commission de réseau de Salonique, le commandant Tajasque, écrivait dans une lettre au général commandant les troupes françaises de Macédoine que « l'immixtion des autorités militaires helléniques dans notre service en général s'accroît de jour en jour, et qu'il serait urgent d'y mettre un terme »²⁹. L'armée n'ayant pas vocation à conserver indéfiniment les lignes qu'elle s'était attribuées, les militaires français réfléchirent rapidement, en particulier pour les lignes de Macédoine exploitées en régie, à une cession pleine et entière au gouvernement grec, d'autant plus que les comptes de la régie, déficitaires, pesaient lourdement sur le budget de la Guerre³⁰. Envisagée dans un premier temps pour le 15 septembre 1919, cette cession fut finalement repoussée par les ministres des Finances et des Affaires étrangères, qui craignaient que les intérêts de la compagnie JSC n'en souffrissent. La ligne exploitée par la JSC ne fut rendue au gouvernement grec que le 1^{er} juillet 1920³¹. Deux mois plus tard, alors que le traité de Sèvres, signé le 10 août, sanctionnait l'avancée hellénique en cédant à la Grèce la Thrace orientale – Andrinople avait été conquise en juillet –, les Alliés poursuivirent leur désengagement et laissèrent à la compagnie CO, le 1^{er} septembre, l'exploitation de son réseau de Thrace³².
- 15 La politique fut la même en Asie mineure. À partir de l'occupation de Smyrne par l'armée grecque, en mai 1919, les Anglais comme les Français se plaignirent régulièrement des nouveaux arrivants, dont la présence eut pour effet d'irriter les Turcs, de réduire l'activité économique et de diminuer d'autant l'influence occidentale. En juillet 1919, un officier français en mission à Smyrne, le lieutenant-colonel Lardant, dut intervenir dans le conflit qui opposait la société SCP (Smyrne-Cassaba et prolongement) au général commandant les troupes helléniques d'Asie mineure, qui se plaignait vigoureusement de ne pas pouvoir utiliser la ligne à son bon vouloir³³. Un mois plus tôt, le 5 juin, le lieutenant Varaire, de la 6^e section de chemins de fer (SCF), en poste à Panderma, avait résumé l'état d'esprit général en écrivant : « Si la conférence de la Paix persistait à maintenir une occupation grecque en Turquie, la question

d'Orient ne serait pas résolue et l'influence française, si grande, serait perdue à tout jamais. »

- 16 Le 15 septembre 1920, la Commission militaire interalliée des chemins de fer rendit en pleine propriété la ligne Smyrne-Cassaba et prolongement à la compagnie du même nom qui l'exploitait : le directeur militaire resta en place, mais changea de statut, devenant simple délégué de la commission chargé d'assurer les activités de contrôle de celle-ci. Deux mois plus tard, le 31 décembre, la ligne Moudania-Brousse fut également remise à la société concessionnaire de ce nom. Le 15 décembre 1920, le général Nayral de Bourgon, commandant le corps d'occupation de Constantinople, pouvait ainsi écrire au ministre de la Guerre que le contrôle militaire interallié était « maintenu jusqu'à nouvel ordre tout en étant réduit à sa plus simple expression »³⁴.
- 17 Pour autant, la rétrocession des lignes à leurs propriétaires ne signifiait pas la fin de toute présence militaire sur les chemins de fer. Brisée par la défaite d'Inonü et les difficultés logistiques, l'offensive lancée par les Grecs en Asie mineure au début de l'année 1921 marqua le début du réveil turc. Celui-ci aboutit, en septembre 1922, à la reprise de Smyrne, puis, le 11 octobre, à l'armistice de Moudania, suivi du traité de Lausanne de juillet 1923, qui laissait aux Grecs la Thrace occidentale mais accordait aux Turcs, en retour, Smyrne, l'Asie mineure, la Thrace orientale, Imbros et Ténédos. Pendant cette période de guerre, les réseaux ferroviaires furent mis à rude épreuve et les puissances alliées, qui avaient choisi la neutralité, durent résister aux exigences grecques en matière de transport de troupes et de matériels, mais aussi de « minorités ethniques », prélude aux vastes échanges de populations qui suivirent le traité de Lausanne. En octobre 1922, le capitaine Delaissey, délégué de la Commission militaire interalliée à Andrinople, écrivait à ses supérieurs :

« Les gares sont encombrées par les militaires, les émigrés, les rames de wagons non déchargées. Les bureaux eux-mêmes et les logements d'employés sont envahis. Le personnel pris entre les instructions et règlements de service d'une part, les exigences des militaires occupants de l'autre, est débordé. Des wagons à peine déchargés du matériel militaire qu'ils viennent de transporter sont pris d'assaut par les émigrants [...] »³⁵.
- 18 En Asie mineure, la situation était comparable : le capitaine Léon Lacroix, contrôleur militaire des mines de Soma et délégué de la sous-commission interalliée à Smyrne depuis novembre 1920, racontait dans ses comptes rendus la débâcle grecque devant l'avancée turque et détaillait les mesures prises pour l'évacuation du personnel, du matériel et des archives des postes de la ligne Smyrne-Cassaba et prolongement, sans pour autant s'émouvoir du sort des vaincus. Le 1^{er} septembre 1922, il notait :

« La réquisition des charriots et des animaux de trait pratiquée à Smyrne par l'armée hellénique pose actuellement le plus grave préjudice au commerce local, au moment du transport des figues et des raisins. La raréfaction des moyens de transport a pour conséquence d'avoir fait augmenter considérablement les prix [...] »³⁶.
- 19 Partagés dans leur jugement sur les Grecs, les Alliés furent aussi rapidement confrontés à la brutalité des vainqueurs : les procès-verbaux de la Commission militaire interalliée à l'automne 1922 montrent les structures de contrôle des lignes d'Asie mineure réduites au silence, les employés chrétiens des lignes expulsés, etc.
- 20 Si la victoire des Turcs en Asie mineure était complète, la Thrace resta partagée entre les deux belligérants. Comme trois ans plus tôt, mais dans un contexte politique bien différent, Français et Britanniques mirent en place une nouvelle structure de contrôle,

seule capable de garantir l'armistice de Moudania en attendant le traité de paix. Une commission, dite « Commission mixte de Karagatch », composée d'un délégué grec, d'un délégué de la Grande assemblée nationale turque et de trois représentants français, anglais et italien, fut constituée pour surveiller la voie de chemin de fer qui, depuis Svilengrad jusqu'à Kouleli-Bourgas, reliait la Thrace occidentale à la Thrace orientale. Elle se réunit à dix-sept reprises, du 21 novembre 1922 au 17 juillet 1923, sous le double contrôle de la Commission militaire interalliée et du Commandement des armées alliées. Les délibérations portèrent essentiellement sur les modalités pratiques de contrôle des passagers et des trains, les représentants alliés s'efforçant, là comme ailleurs, de sauvegarder les droits de la compagnie CO, concessionnaire de la ligne, tandis que Grecs et Turcs ne cessaient de s'affronter à fleurets mouchetés³⁷. La signature du traité de Lausanne, le 24 juillet 1923, entraîna, avec la partition définitive de la Thrace, une nouvelle situation : les représentants turcs et grecs de la commission signèrent une convention bipartite pour l'application du traité sur la ligne de chemin de fer et les représentants alliés décidèrent d'un commun accord de remettre, le 15 septembre, le service de la circulation entre les mains des deux puissances³⁸. Faute d'objet, la commission se trouva ainsi dissoute.

Quinze années de contentieux

- 21 L'épilogue de la présence ferroviaire française en Orient ne fut ni militaire, ni diplomatique, mais administratif. La succession des régimes d'occupation des lignes, les relations complexes entre les militaires français et britanniques, les sociétés concessionnaires et les puissances locales, grecque, turque, bulgare, serbe, etc., avaient été le motif de tracasseries administratives et financières innombrables. Du fait des intérêts en jeu, celles-ci furent attentivement suivies, aussi bien par le ministère des Affaires étrangères que par celui de la Guerre, et donnèrent lieu à une abondante production documentaire – qui constitue aujourd'hui une large partie des archives conservées –, et à l'envoi régulier de missions d'inspection³⁹. Dès le 27 mars 1919, l'ingénieur civil Victor Stavro avait été nommé chef du « Bureau spécial d'apurement des comptes du Régime militaire », et chargé à la fois de dresser les comptes du Régime militaire et d'assurer le contrôle permanent des comptes de la Régie directe⁴⁰ ; ce bureau relevait, de fait, de Delaunay, et donc de la Commission militaire interalliée. Son activité s'exerça principalement dans le domaine de la gestion du matériel roulant et du matériel de traction : contrôle et évaluation des stocks, utilisation par réquisition ou location de matériels étrangers, restitution de ce matériel, etc.⁴¹. Cependant, le Corps d'occupation de Constantinople – qui avait succédé à l'armée française d'Orient – avait mis en place, en parallèle, une structure de liquidation financière, qui fonctionnait en lien étroit avec le bureau de Stavro. Dès juillet 1920, un lieutenant du 5^e régiment du génie fut nommé « liquidateur du régime militaire ». En janvier 1921, une note de l'état-major du Corps d'occupation de Constantinople entérina la fusion des deux structures au profit des militaires français : « À partir du 16 janvier 1921, un bureau de liquidation fonctionnera sous les ordres du colonel commandant le génie du COC [Corps d'occupation de Constantinople] et dans un local attenante à ses bureaux. Il sera chargé de la liquidation de la comptabilité des divers régimes et régies militaires des Chemins de fer orientaux et de Macédoine [...]. La comptabilité et toutes les archives afférentes à la liquidation des régimes ou régies militaires détenues actuellement par le lieutenant-colonel Delaunay, commissaire général des Chemins de fer, seront remises à la date ci-

dessus indiquée au colonel commandant le génie du COC⁴². » C'était une façon courtoise de se séparer du lieutenant-colonel Delaunay, qui se trouvait, par ses nouvelles fonctions à la compagnie CO, en position de conflit d'intérêt⁴³.

- 22 Pour autant, le passage à l'autorité militaire ne suffit pas à résoudre toutes les questions pendantes. Déjà, à l'automne 1920, la direction de l'intendance, lasse de réclamer des impayés aux autorités grecques, avait envoyé directement à Athènes un sous-intendant en mission temporaire : l'échec avait été complet, le gouvernement grec s'étant refusé à toute discussion⁴⁴. Nouveau responsable de la liquidation, le général Charpy, commandant du Corps d'occupation de Constantinople, fut en butte aux mêmes difficultés. Écrivant en août 1921 au chef de bataillon Génin — commandant le génie du Corps d'occupation de Constantinople et nouveau représentant de la France à la Commission militaire interalliée — au sujet du règlement par les Chemins de fer helléniques de cessions d'installation de voie ferrée effectuées par le Régime militaire, il joignait à sa lettre une missive du général Gramat, chef de la mission militaire française auprès de l'armée grecque, et ajoutait : « Puisque les nombreuses démarches faites sur mes instances par cet officier général auprès du gouvernement hellénique n'ont pas abouti à une réponse définitive, il y a lieu dès maintenant de saisir de cette affaire la Commission militaire interalliée qui indiquera la nouvelle voie à suivre pour en obtenir le règlement. En l'état actuel de la question, il semble que la voie diplomatique, utilisée à la fois par les Britanniques et par nous, soit la seule façon d'aboutir à un résultat positif⁴⁵. » Un an plus tard, en septembre 1922, le constat du chef de bataillon Génin était le même : « Aucun moyen, écrivait-il dans un rapport, n'est à la disposition du bureau liquidateur pour obliger les Helléniques à faire honneur à leur dette⁴⁶. »
- 23 On ne s'étonne pas, dans ces conditions, que les opérations de liquidation des comptes des régimes militaires n'aient pas été achevées au mois d'octobre 1923, date de départ du Corps d'occupation de Constantinople. Aussi le 4^e bureau de l'état-major de l'armée, à Paris, fut-il chargé de la suite de leur règlement⁴⁷. Restaient à Constantinople la « Commission de liquidation des comptes du contrôle interallié des chemins de fer ottomans », émanation de la Commission militaire interalliée, et un agent français, le lieutenant Pernot, chargé d'assurer le lien avec la France. Outre la question des dettes helléniques, deux problèmes principaux préoccupèrent le 4^e bureau : la question du matériel ferroviaire turc, placé sous séquestre par les Alliés à leur arrivée en 1919, mais que le gouvernement turc refusait de céder ; et l'affaire du partage des bénéfices effectués par la régie militaire sur le réseau de Thrace de la compagnie CO entre janvier 1919 et septembre 1920, date de la remise du réseau à la compagnie elle-même. La question était d'autant plus compliquée qu'elle opposait la France, non seulement à la Grande-Bretagne et à la Turquie, mais aussi à elle-même... Initialement à capitaux autrichiens, et donc traitée comme une société ennemie par les Alliés en 1919, la compagnie avait été rachetée, en février et mars 1920, par un groupe de financiers français, qui n'était autre « qu'une des multiples incarnations de la Régie générale des chemins de fer »⁴⁸, société anciennement propriétaire de la ligne JSC, et qui employait un certain colonel Delaunay. La complexité des imbroglios juridiques et financiers était telle qu'il fallut une deuxième mission du contrôle, effectuée en décembre 1925 par le contrôleur Morisson, pour y voir clair. Le rapport de mission, long de 224 pages, avait l'avantage de remettre à plat l'ensemble des difficultés pendantes et de proposer quelques solutions. Il permit la signature, le 22 novembre 1926, d'un accord forfaitaire

franco-anglais, qui laissait à la France le règlement des questions relatives à la Thrace et à la Macédoine et à la Grande-Bretagne celui des affaires d'Anatolie. Deux ans plus tard, l'affaire du matériel ferroviaire turc trouva une solution : la France, la Grande-Bretagne et l'Italie vendirent le 8 novembre 1928 la totalité de leurs créances à un négociant turc, Mehmed Nazim bey⁴⁹. La question des dettes helléniques ne fut sans doute jamais réglée, à en croire le mutisme des sources à son sujet. Celle des bénéfices des Orientaux, ainsi que quelques affaires annexes traînèrent encore plus de cinq ans : les dernières pièces du dossier, conservées dans les archives du 4^e bureau et de la direction du contrôle, sont datées du mois de novembre 1933. La moins originale n'est pas, en 1932, une lettre de la Compagnie Smyrne-Cassaba, demandant au ministère de la Guerre de retrouver la trace du capitaine Léon Lacroix. Engagée dans un procès insoluble avec le gouvernement grec au sujet de règlements de transports à Smyrne en 1921 et 1922, la compagnie n'avait trouvé que ce témoin pour prouver sa bonne foi⁵⁰.

NOTES

1. Bien représentée dans les archives du Service historique de la Défense (désormais : SHD), en particulier dans la sous-série 20 N du département de l'armée de terre et dans les dossiers du commissaire général des chemins de fer rattaché au Commandement des armées alliées d'Orient, récemment classés, cette question n'a donné lieu qu'à peu de publications. On consultera utilement J. Bernachot, *Les Armées françaises en Orient après l'armistice de 1918*, Paris, Service historique de l'armée de terre-Imprimerie nationale, 1970, M. Malzac [inspecteur des finances et directeur de la compagnie des Chemins de fer orientaux après la Guerre], « Les chemins de fer de l'empire ottoman et les États successeurs », *Revue politique et parlementaire*, t. CXXI (1924), p. 411-438, et A. Bernède, « Les jardiniers de Salonique. Les lignes de communication et la logistique de l'armée d'Orient », dans *Général H.-M. Berthelot. Quatre-vingts ans après la mission militaire française en Roumanie*, Bucarest, 1997, p. 52-70. La rédaction de ce travail n'aurait pas été possible sans l'aide précieuse de Mme Maud Brebel, chargée d'études au Service historique de la Défense, et de M. Charles Personnaz, spécialiste des relations militaires franco-grecques dans la première moitié du xx^e siècle, que nous tenons à remercier particulièrement.

2. Longue de 218 km, la ligne Salonique-Monastir était en territoire grec, à l'exception du dernier tronçon (Kenali-Monastir), long de 16 km, en territoire serbe.

3. La ligne Salonique-Guevgueli correspondait à la portion située en territoire grec (soit 80 km) de la ligne Salonique-Uskub (Skopje)-Nich. La partie située en territoire serbe avait été achetée en 1915 par l'État serbe, qui l'exploitait pour son compte ; la partie grecque appartenait à la compagnie CO qui l'exploitait.

4. La ligne principale était complétée par deux embranchements contournant Salonique et Dédéagatch. Sur les 444 km, 315 se trouvaient avant la guerre en territoire grec (Salonique-Oxilar), et 129 en territoire bulgare (Xanthi-Dédéagatch). La ligne était exploitée par la société JSC par le biais d'une autre société française, la Régie générale des travaux publics et des chemins de fer.

5. C'est à Plati que la ligne d'Athènes (en réalité les lignes Plati-Ekaterini-Papouli et Papapouli-Larissa-Athènes-Le Pirée) rejoignait le réseau macédonien (Salonique-Monastir). La ligne était

exploitée par la Société des chemins de fer helléniques, compagnie d'origine française progressivement rachetée par les Grecs avant la guerre.

6. Appartenant à l'État bulgare, la ligne Dédéagatch-Svilengrad était exploitée avant 1915 par la Compagnie CO, qui exploitait aussi, en pleine propriété, la ligne Constantinople-Kouleli-Bourgas, avec embranchement vers Kirkilissé. L'ensemble de ces deux lignes représentait 550 km.

7. Le gouvernement bulgare réquisitionna au même moment le tronçon Oxilar-Dédéagatch, et incorpora au réseau d'État bulgare la ligne Dédéagatch-Svilengrad.

8. Rappelons que l'organisation des chemins de fer militaires français reposait sur le principe d'une collaboration étroite entre l'élément militaire et l'élément technique. Ses structures principales étaient : 1) la commission de gare, organe local d'exécution composé d'un officier et d'un chef de gare ; 2) la commission régulatrice, installée dans une gare régulatrice, chargée d'organiser tous les transports depuis et à destination du front sur une portion déterminée de réseau ; 3) la commission de réseau, qui réunissait un officier supérieur et un cadre dirigeant du réseau, et tenait lieu en temps de guerre de direction du réseau. Ces structures étaient assistées de troupes spécialisées, sections de chemins de fer de campagne ou compagnies de sapeurs de chemins de fer tirées du 5^e régiment du génie. Elles relevaient d'une « direction des chemins de fer », rattachée selon les besoins directement à un état-major, ou à une « direction de l'arrière » traitant de l'ensemble des questions logistiques. Les « commissions militaires supérieures des chemins de fer » étaient en théorie des organes consultatifs, rattachés au plus haut niveau du commandement (Le Hénaff et Bornecque, *Les Chemins de fer français et la guerre*, Paris, Chapelot, 1922 ; voir aussi « Armées et chemins de fer en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15 (automne 1996)).

9. Personnalité-clé de la politique ferroviaire française en Orient, dont la compétence et les capacités furent toujours reconnues, Delaunay (1868-1931) fut envoyé en Serbie en septembre 1915 pour y étudier l'état des voies de communication. Attaché à l'état-major du commandant en chef des armées alliées en Orient en août 1916, il y occupa les fonctions de directeur des chemins de fer. Devenu en janvier 1919 membre de la Commission interalliée des chemins de fer, il obtint, en novembre, le titre de « commissaire général des chemins de fer » de l'armée d'Orient, mais fut relevé de ses fonctions au début de l'année 1921 pour avoir repris des responsabilités privées dans la Régie générale des chemins de fer, nouvellement propriétaire de la compagnie des Chemins de fer orientaux (voir plus bas). Marqué par son expérience civile, il fut toujours partisan du désengagement militaire au profit des intérêts privés français. Officier de la Légion d'honneur, titulaire de l'Aigle blanc de Serbie (2^e classe) et du D.S.O. anglais, commandeur de l'Étoile de Roumanie et de l'ordre du Sauveur de Grèce, il semble être rentré en France au début de l'été 1922 (SHD, DAT, 6 Y° 13215).

10. Premier ministre, partisan de l'Entente, il s'oppose à Constantin I^{er}, beau-frère de Guillaume II, qui lui signifie son renvoi en octobre 1915. Revenu aux affaires avec l'aide des Alliés, il contraint le roi à l'exil en juin 1917 et adhère à l'Entente. Il est considéré comme le « fondateur de la Grèce moderne » [N.d.l.R.].

11. Territoire de la Grèce en 1881 (Attique, Péloponnèse, etc.). Le terme exclut donc la partie de la Macédoine attribuée à la Grèce à l'issue des guerres balkaniques (1913) [N.d.l.R.].

12. SHD, DAT, 20 N 1197, Rapport du contrôleur de l'administration de l'armée Enselme sur sa mission auprès du Service des chemins de fer de l'armée d'Orient, mai 1920.

13. Dotée de capitaux français, la compagnie JSC avait été dépossédée de ses lignes par les gouvernements grec et bulgare en 1915 ; aussi le ministère des Affaires étrangères estimait-il juste de lui rendre son dû (SHD, DAT, 20 N 306, d. 7, télégramme du ministre des Affaires étrangères au ministre de la Guerre, 22 octobre 1918).

14. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, carton 8, d. 2, ordre de service de la Commission militaire interalliée des chemins de fer, Constantinople, 24 mars 1919. Sur cette nouvelle forme de la Commission interalliée, voir plus bas.

15. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, carton 8, d. 2, ordre de service de la Commission militaire interalliée des chemins de fer, Constantinople, 27 mars 1919.
16. SHD, DAT, 20 N 419, d. 1, procès-verbal de la commission mixte militaire de Salonique, 6 novembre 1918.
17. SHD, DAT, 20 N 419, d. 2, lettre du lt-col. Delaunay, directeur du Service des chemins de fer, au général directeur de l'arrière, 12 novembre 1918.
18. SHD, DAT, 20 N 419, d. 2, lettre du général Franchet d'Esperey au général Chrétien, commandant les troupes alliées à Sofia, 17 novembre 1918.
19. SHD, DAT, 20 N 419, d. 2, télégramme du général Franchet d'Esperey au ministre de la Guerre, 5 décembre 1918.
20. SHD, DAT, 20 N 419, d. 6, télégrammes chiffrés du ministre de la Guerre au général Franchet d'Esperey, 14 décembre 1918.
21. SHD, DAT, 20 N 306, d. 2, note relative aux chemins de fer de l'armée d'Orient, s.d. [1919].
22. SHD, DAT, 20 N 419, d. 6, lettre du lieutenant-colonel Delaunay, directeur du Service des chemins de fer en mission, au vice-amiral, haut commissaire de la République française à Constantinople, 29 décembre 1918. Fidèle à ses principes, Delaunay ajoutait : « Cette opération, qui serait notifiée par les hauts commissaires français et anglais au gouvernement ottoman, serait d'ailleurs toute temporaire, et les sociétés intéressées recevraient ensuite et aussitôt que possible leurs lignes des mains des officiers alliés. »
23. SHD, DAT, 20 N 307, d. 12, « Réorganisation du service des chemins de fer », 30 janvier 1919.
24. Voir plus haut. La commission proposa une transaction qui laissait aux Bulgares l'exploitation de la ligne, au prix d'un contrôle assez superficiel des alliés (SHD, DAT, 20 N 306, d. 1).
25. SHD, DAT, 20 N 419, d. 6, ordre de service de la Commission militaire interalliée des chemins de fer du 19 janvier 1919. Cette commission, à sa création, était constituée du lieutenant Guichet, du 5^e régiment du génie, de l'ingénieur Collot et du major Filgate, de l'armée britannique.
26. M. Malzac, art. cité, p. 422.
27. SHD, DAT, 20 N 419, d. 6, lettre du lt-col. Delaunay, directeur du Service des chemins de fer, au haut-commissaire de la République française à Constantinople, Constantinople, 29 mars 1919.
28. SHD, DAT, 20 N 419, d. 6, lettre de Franchet d'Esperey au général Boucher, directeur de l'arrière, 21 août 1919.
29. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, carton 8, d. 3.
30. Le déficit du compte d'exploitation était évalué, en octobre 1919, à 250 000 F par mois (SHD, DAT, 20 N 306, d. 7, lettre du général Franchet d'Esperey au ministre de la Guerre, 27 octobre 1919). Une part de ce déficit venait de ce que le gouvernement hellénique refusait de verser à la JSC les sommes dues pour le transport de ses troupes, en invoquant d'anciennes dettes du Régime militaire envers la Compagnie des chemins de fer helléniques (*ibid.*, lettre du général Franchet d'Esperey au ministre de la Guerre, 8 novembre 1919).
31. En parallèle, le gouvernement français s'était efforcé d'exercer une influence économique et civile sur l'ensemble du réseau grec en mettant à la disposition du gouvernement d'Athènes, à la fin de l'année 1919, une mission d'experts conduite par H. Bréaud, ingénieur du PO (SHD, DAT, 17 N 511, d. 13, « Étude sur les conditions futures des chemins de fer en Grèce », avril 1920).
32. Prévu plus tôt, le transfert avait été repoussé en raison de la « situation actuellement troublée en Thrace » (SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, carton 17, d. 1, télégramme du commandant en chef des armées alliées (4^e bureau) au ministre de la guerre (3^e bureau), 21 juillet 1920) ; il comprenait à la fois la ligne Dédéagatch-Svilengrad et la ligne Constantinople-Kouleli-Bourgas (M. Malzac, art. cité, p. 429).
33. SHD, DAT, 20 N 307, d. 11, rapport de mission du lt-col. Lardant au commandement en chef des armées alliées en Orient, 24 juillet 1919.

34. SHD, DAT, 20 N 1194, d. 5, lettre du général Nayral de Bourgon au ministre de la Guerre, 15 décembre 1920. Les commissions de réseau de Sofia et Salonique avaient été supprimées en mars 1920.
35. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, carton 17, d. 2, compte rendu du capitaine Delaissey, Andrinople, 29 octobre 1922.
36. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, carton 19, d. 2, « Rapport du capitaine Lacroix sur la situation militaire grecque à la suite de l'offensive kémaliste », 1^{er} septembre 1922.
37. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 17, d. 2, procès-verbaux de la Commission mixte de Karagatch. Le 28 décembre, les Grecs retirèrent aux agents turcs et israélites de la Compagnie des chemins de fer orientaux leur autorisation de transport ; les Turcs firent de même, pour leur partie, vis-à-vis de tous les agents grecs et arméniens deux jours plus tard ; le 17 janvier, le commissaire grec de Kouleli-Bourgas voulut contraindre le directeur turc de la police d'Andrinople à descendre du train dans lequel il était installé ; le 20 janvier, des employés grecs des Chemins de fer orientaux subirent des vexations de la part des autorités locales turques de Tcherkesskeuy...
38. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 17, d. 2, lettre des membres alliés de la Commission de Karagatch au général commandant en chef les forces alliées d'occupation de Turquie, 14 septembre 1923.
39. Citons en particulier celle du contrôleur des armées Enselme, qui donna lieu au mois de mai 1920 à un rapport particulièrement détaillé (SHD, DAT, 20 N 1197), puis celle du contrôleur Morisson, en 1925 (voir plus bas).
40. « Sujet ottoman d'origine grecque né à Vienne (Autriche), habitant Constantinople », Stavro personnalisait à lui seul la complexité politique de l'affaire (SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 25, d. 1, rapport du chef de bataillon Génin sur la situation du Bureau de la liquidation des régimes et régies militaires des chemins de fer, 11 avril 1922).
41. Stavro fut remplacé, le 8 janvier 1920, par Anatole Daluzeau, directeur de l'exploitation de la JSC, qui céda à son tour la place, le 1^{er} avril suivant, à F. Vernazza, qui occupait sous lui des fonctions de comptable (SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 13, d. 2, procès-verbal de remise du service du Bureau spécial d'apurement des comptes du R.M. à F. Vernazza, Salonique, 1^{er} avril 1920).
42. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 25, d. 2, note de service du 4^e bureau de l'état-major du COC, 7 janvier 1921.
43. L'Angleterre se trouva confrontée à la même difficulté, le colonel Smith, successeur de Rhodes à la Commission militaire interalliée des chemins de fer, ayant été recruté par la Compagnie du chemin de fer ottoman d'Anatolie. Mais il ne fut pas pour autant déchargé de ses fonctions.
44. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 25, d. 2, dossier de la mission du sous-intendant Armand, octobre-novembre 1920.
45. SHD, DAT, 20 N 1197, lettre du général Charpy, commandant le COC, au chef de bataillon Génin, 10 août 1921.
46. SHD, DAT, Arch. de Russie, CAAO, c. 25, d. 1, rapport sur la situation du Bureau de liquidation des régimes et régies militaires des chemins de fer, 11 avril 1922.
47. Les archives des opérations de liquidation, qui remplissaient trois vastes caisses, furent également rapatriées. Un ancien adjoint du représentant français à la Commission militaire interalliée des chemins de fer, Labail, fut détaché au 4^e bureau en vue de leur classement « et de la mise au courant du personnel chargé de cette liquidation » (SHD, DAT, Arch. de Russie, 4^e bureau de l'état-major de l'armée, dossier 761-2, lettre du ministre de la Guerre au général commandant le 17^e CA, Paris, 21 décembre 1923).
48. SHD, DAT, 8 N 227, rapport du contrôleur Morisson sur les chemins de fer et télégraphes à Constantinople, 25 janvier 1926, p. 108.

49. SHD, DAT, Arch. de Russie, 4^e bureau de l'état-major de l'armée, dossier 227, contrat du 8 novembre 1928.

50. SHD, DAT, Arch. de Russie, 4^e bureau de l'état-major de l'armée, dossier 181-2.

RÉSUMÉS

D'un point de vue stratégique, l'épisode de l'armée d'Orient, terme qui recouvre la présence des soldats alliés en Grèce et en Macédoine d'octobre 1915 jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, ne fut pas un succès. Le maintien pendant trois ans, sur un territoire étranger, de plusieurs centaines de milliers d'hommes représenta cependant un exploit logistique, dans lequel les chemins de fer jouèrent un rôle central. Leur histoire recouvre aussi bien l'utilisation des lignes par les troupes alliées, principalement françaises et britanniques, à partir de leur arrivée à Salonique, que la gestion et le fonctionnement des lignes qui, par la suite du mouvement des armées et de la défaite de l'empire ottoman, se trouvèrent placées, en fait ou en droit, sous l'autorité ou le contrôle de ces mêmes Alliés. La situation particulièrement instable du front d'Orient, de 1916 au traité de Lausanne de juillet 1923, les rivalités politiques et économiques entre Grecs et Turcs aussi bien qu'entre Français et Britanniques font de cette question, petite sœur de la grande « Question d'Orient », un point d'observation particulièrement éclairant des rapports de force et des enjeux qui secouent alors les rives de la mer Égée.

From a strategic point of view, the episode of the Eastern Army (l'armée d'Orient), a term that encompasses the presence of allied soldiers in Greece and Macedonia from October 1915 to the end of World War I, was not a success. Maintaining several hundred thousand men for three years in a foreign territory, however, was a logistical feat in which railways played a crucial role. Their history includes mainly French and British allied troops' use of railroad lines after their arrival in Salonika : following the armies' maneuvers and the defeat of the Ottoman Empire, the management and operation of the lines was placed de facto and de jure under the authority or control of the same allies. The particularly unstable situation on the eastern front from 1916 to the Treaty of Lausanne in July 1923, political and economic rivalries between Greeks and Turks as well as between French and British make this issue, the corollary to the larger "Orient question," an especially useful observation point regarding power struggles and the issues that shook the shores of the Aegean Sea at that time.

INDEX

Mots-clés : chemin de fer, armée d'Orient, histoire militaire, logistique, Balkans

Keywords : railway, near eastern army, military history, logistics, Balkans

AUTEUR

EMMANUEL PÉNICAUT

Archiviste-paléographe, conservateur du patrimoine au Service historique de la Défense