

## LE TRANSSIBÉRIEN

En 1891, le sol de la Sibérie n'était encore foulé que par une seule ligne ferrée, celle de Perm-Iekaterinbourg-Tiumen, encore cette voie n'était-elle pas alors reliée par le rail aux chemins de fer de la Russie d'Europe.

Le 17 mars 1891, date à jamais mémorable dans l'histoire de la Sibérie, le tsar rendait un ukase qui ordonnait la construction d'un chemin de fer qui, partant de Samara, devait gagner Vladivostok, c'est-à-dire traverser l'Asie dans sa plus grande largeur. Travail gigantesque, hérissé de difficultés de toute sorte qui, laissait bien loin derrière lui le transcaspien et le transaméricain ! Songez donc, une ligne de 7704 kilomètres ou de 7992, disait-on alors, suivant les variantes à adopter. Quant aux frais, on les estimait alors à un milliard de francs et la durée de l'exécution à une trentaine d'années. Évaluations sujettes à caution comme les événements se chargèrent de le prouver.

Quant aux motifs qui déterminaient l'empereur de Russie à entreprendre une ligne aussi longue, aussi coûteuse et qui malgré les études sérieuses dont elle avait été l'objet, devait réserver plus d'une surprise, enfin qui, selon toute vraisemblance, devait rester pendant bien des années improductive, quels étaient-ils ? D'ordre politique, tout d'abord, car il s'agissait de relier les importants établissements russes de la Sibérie orientale au centre de l'empire. Le port de Vladivostok est en effet bloqué par les glaces pendant l'hiver ; il est absolument isolé du reste de l'empire et pendant l'été on n'y pouvait transporter que par mer les troupes, les vivres, les munitions dont on avait besoin.

La marine japonaise venait de se révéler pendant la guerre avec la Chine, elle pouvait intercepter tout transport. D'ailleurs l'Empire du Soleil levant prenait dès lors une importance considérable en Extrême-Orient et si l'on n'arrivait à temps, il pourrait être trop tard lors du partage éventuel de la Chine.

Pour lointains qu'ils fussent, ces événements étaient à prévoir, mais il y avait à la construction de ce chemin de fer, d'autres mobiles plus prochains et non moins importants. La nouvelle ligne développerait les relations commerciales avec la Chine, en même temps qu'elle permettrait d'exploiter bien autrement qu'on ne l'avait fait jusqu'alors les ressources de la Sibérie proprement dite. Certes il y avait là d'immenses provinces fertiles et peuplées, des districts miniers les plus riches du monde et dans les régions désertes, grâce à la voie ferrée, on transporterait des milliers de cosaques qu'on installerait à demeure et qui sauraient bien vite mettre en valeur ces terres jusqu'alors inoccupées<sup>1</sup>.

Le chemin de fer transsibérien ne fut pas conçu d'abord tel qu'il est aujourd'hui. On n'avait à l'origine voulu que réunir par la voie de fer, de l'ouest à l'est, les fleuves immenses qui traversent du sud au nord la Sibérie et qui permettaient en été le transport économique jusqu'à l'océan Glacial des produits de l'intérieur. Ce n'était pas une ligne continue, une, mais bien des séries de tronçons entre des voies navigables. Avec ce projet primitif, on laissait hors du tracé du chemin de fer la plupart des grandes villes, car on cherchait à atteindre les fleuves au point où ils deviennent navigables, afin de les utiliser sur le plus long parcours possible ; mais le grand désavantage de cette combinaison c'est qu'elle n'était praticable que pendant les quatre mois d'été et c'est ce qui y fit renoncer<sup>1</sup>.

D'ailleurs, petit à petit, à mesure que les études furent plus poussées, qu'on se rendit mieux compte des facilités ou des obstacles présentés par telle ou telle région, des variantes, des tracés complètement différents, des améliorations, des augmentations furent apportés au plan primitif.

Il était d'ailleurs impossible de procéder autrement dans des pays aussi variés dont quelques-uns se défendaient énergiquement contre la violation qu'on voulait leur imposer, avec leurs montagnes inaccessibles, leurs interminables forêts, leurs cours d'eau si larges et si rapides.

Dès la première heure, fut constitué un comité d'ingénieurs, de généraux et d'administrateurs pour diriger l'exécution des travaux. Le général Amenkoff, le créateur du transcaspien, en faisait non seulement partie, mais il fut l'un des plus ardents promoteurs de cette ligne et en traça les premiers plans. Je me le rappelle encore chez le prince Roland Bonaparte, et il y a de cela longtemps, nous exposant ces vastes projets avec un feu et une animation extraordinaires.

En 1895, au retour de son voyage en Extrême-Orient par la Sibérie, le grand-duc héritier fut placé à la tête de ce comité, fonctions qu'il prit tout à fait au sérieux, qu'il a toujours conservées et qu'il exerce avec un absolu dévouement.

61809 en 1895. 99599 en 1896 et 113249 en 1897. La gradation fut la même dans la province voisine de Tomsk. Ces immigrants provenaient de toutes les provinces de l'empire, mais le plus grand nombre de ceux qui arrivèrent en 1897 appartenaient aux provinces de Vitebsk, Kherson, Tchernigov, Kalouga, Poltava, Smolensk, Viatka, Koursk, Livland, Mohilev, Orenbourg, Orell, Pensa, Toula.

Ces détails sont extraits d'une lettre de M. Labbé publiée dans le *Bulletin de la Société de géographie de Paris* août-décembre 1899, p. 541. Si la construction du chemin de fer a, dans des proportions fantastiques, amené le peuplement de la Sibérie, les études auxquelles il a fallu se livrer pour l'établissement de la ligne ont été non moins fécondes au point de vue de la connaissance géographique et scienti-

<sup>4</sup> Grâce à l'ouverture de la ligne Iekaterinbourg-Tiumen un fort courant d'immigration s'est porté en Sibérie; s'il n'était que de 9678 individus en 1885, il montait à 56000 en 1890 pour atteindre 60000 en 1891. Dans la seule province d'Akmolinsk, on compta 59705 immigrants en 1894.

lique du pays. C'est ainsi qu'on a découvert de nombreuses mines de toute sorte et notamment de houille dans la steppe des Kirghiz qui aideront singulièrement au développement économique de la Sibérie.

<sup>4</sup> Des milliers de pouds de blé ont pourri en 1898 sur les bords de l'Ob, sans pouvoir être emportés.

La première ligne sur laquelle les travaux furent attaqués est celle de l'Oussouri, en 1891, en raison de son importance stratégique. Elle partait de Vladivostok et remontait au nord jusqu'à Khabarovsk sur l'Amour. Elle ne fut pas d'une construction facile, il s'en faut absolument. Traversant un pays inhabité, marécageux, où l'infrastructure était pour ainsi dire impossible, car les rails s'enfonçaient dans un sol perméable, elle coûta la vie à un grand nombre d'ouvriers, Coréens pour la plupart, qui ne purent résister aux exhalaisons putrides et aux piqures répétées des mouches et des moustiques venimeux. Et notez qu'il y avait là 715 verstes — la verste vaut 1067 mètres — à couvrir. Le premier rail fut posé par le prince héritier, aujourd'hui l'empereur Alexandre III, à son retour du Japon. En même temps on chargeait l'ingénieur Vladimir Belobodoroff de construire à Vladivostok des jetées et des docks importants, enfin le directeur des travaux de la ligne qui n'avancèrent pas assez rapidement fut remplacé, l'année suivante, par l'ingénieur Viasemski qui avait fait les études du Transsibérien central.

Grâce à ces procédés autoocratiques, une activité sans exemple fut donnée à la construction de cette voie qui fut ouverte au public dès le printemps de 1897. Elle se termine sur l'Amour à Khabarovsk où l'on a construit une grande gare maritime.

Comme nous l'avons dit plus haut, à la sortie d'Europe, on hésitait sur la direction à suivre; plusieurs projets se trouvèrent en présence; on adopta après de longues et sérieuses discussions celui du général A. de Gortoff qui parut le plus facile et le plus pratique. En effet, relier les bassins de la Volga et de la Kama, dont la terre noire (tchernozom) est si fertile, au district du versant oriental de l'Oural, c'était séduisant. Là s'étend, en effet, un district riche en mines de houille, de fer, de cuivre, d'or; là se trouvaient les fabriques d'armes blanches de Zlataoust; on y pourrait, à l'abri des atteintes de l'ennemi, fabriquer tout le matériel militaire et on l'enverrait alors bien facilement au cœur de la Russie. Le projet une fois adopté, trois ans suffirent à la construction de la ligne Samara, Ufa, Zlataoust, Tcheliabinsk qui fut inaugurée le 26 octobre 1892 bien que l'on eût rencontré certaines difficultés dans la traversée du Caucase que la voie coupe dans sa partie la plus pittoresque.

Le 4 août 1892, les travaux de la section Tche-

assez difficile à construire, les bois étaient éloignés de la ligne de 40 à 50 verstes, les carrières de 150 à 600 et l'eau douce fit absolument défaut entre Petropaulovsk et Omsk, car le chemin de fer côtoie sur ce long parcours la steppe salée d'Akmolinsk.

Entre Taïga et le Baïkal, ce qu'on appelle le Transsibérien central, se rencontre un des obstacles les plus formidables que les ingénieurs aient eu à surmonter, c'est la traversée de l'Henisseï. Pour l'effectuer, il fallut un pont d'un kilomètre de long porté sur des piles de maçonnerie. D'ailleurs toute cette section fut coûteuse à établir en raison des montagnes et des nombreux cours d'eau à franchir. La ligne se relève ainsi progressivement pour atteindre le lac Baïkal situé à 1600 pieds au-dessus de la mer. Attaquée de divers côtés en même temps, cette section ne vit pas tous ses chantiers progresser aussi rapidement en raison des difficultés rencontrées, certaines parties furent entièrement achevées, infra et superstructures, construction et aménagement des stations, avant certaines autres. La partie entre Klioutchi et Irkoutsk fut ouverte dès la mi-septembre 1892 au trafic des voyageurs et des marchandises alors que tous deux ne pouvaient franchir l'Oka qu'au moyen d'un bac, le pont qui traversait cette rivière n'étant pas terminé.

C'est cette dernière région qui est la plus riche. Les forêts y sont interminables et les gisements de fer y sont nombreux. L'or, l'argent, le cuivre, le graphite, le charbon, le sel s'y rencontrent en quantité notable; le chemin de fer va fournir à ces mines un débouché qui remplacera facilement les voies fluviales. Sans doute, les grains, marchandise encombrante et de peu de valeur, continueront à emprunter ces dernières, car le chemin de fer serait un moyen de transport trop coûteux, mais il y a là un avenir, et un avenir extrêmement prochain pour un commerce rémunérateur.

Si les produits que nous venons d'énumérer constituent l'exportation, on peut dire que l'importation est dès maintenant illimitée en raison de l'afflux considérable de population immigrée. Chez elle, tous les produits ouvrés et manufacturés trouveront preneurs jusqu'au jour où s'élèveront des fabriques. Mais ce ne sont pas seulement les Russes qui sont appelés à profiter des facilités que créera le chemin de fer et de l'abaissement du prix des marchandises qu'il amènera; c'est la Chine septentrionale et centrale qui

liabinsk-Omsk furent commencés et l'année suivante, le 22 juin, des chantiers étaient établis près de Kourgan, tandis qu'au printemps de 1894 on attaquait les travaux de l'embranchement Omsk-Tomsk qui fut ouvert le 22 juillet 1896.

Au pays montueux qu'on rencontre entre Miass et Tscheliabinsk succède jusqu'à l'Ob une immense plaine que traversent les rivières Tobol et Ichin, affluents de l'Irtych et enfin l'Ob qui passe à Tomsk. Kourgan, Petropaulovsk, Omsk, Kainsk, Krivastchekog, Taïga sont les principales stations de cette partie de la ligne. Toute cette section de la voie fut

verra avec plaisir s'établir une concurrence aux négociants anglais qui, remontant les grands fleuves, ont établi des comptoirs dans l'intérieur de l'empire.

On peut dire que l'établissement du Transsibérien est et sera pour la Sibérie une véritable révolution. N'avons-nous pas vu derrière les rails en marche le désert se peupler ? Sur une longueur de 800 verstes, spectacle inoubliable, c'était une alignée de fourgons, de chariots, de voitures de toute sorte où campaient à la fois 43000 travailleurs, venus avec leur femme et leurs enfants qui constituaient ainsi un interminable campement de bohémiens !

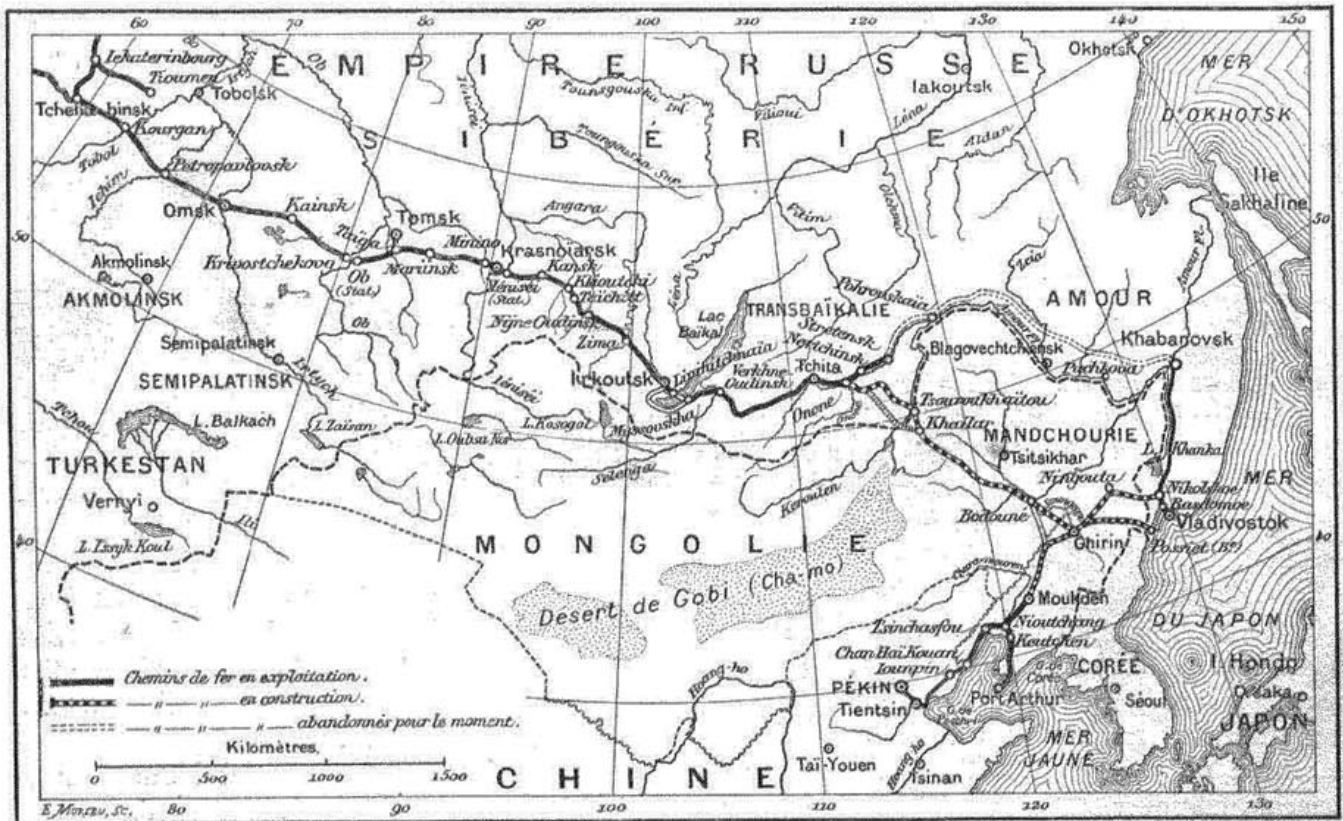
A Livenitschnaïa où l'on construisait en août dernier, nous apprend M. Labbé, le fameux bateau brise-glaces dont on a tant parlé, la ligne est forcément interrompue par le Baïkal. On le traverse aujourd'hui au moyen d'un bac, mais cette nappe d'eau est trop profonde, elle est sujette à des tempêtes trop subites et trop violentes, à des gels et à des débâcles trop puissantes pour qu'on puisse y construire un pont. C'est ce qui résulte des reconnaissances hydrographiques qu'on y pratique depuis quatre ans et de l'exploration de la partie méridionale de ce lac à laquelle on s'est particulièrement attaché ces deux dernières années.

On a songé à en contourner l'extrémité méridionale, mais il n'y a pas de rive et l'eau vient battre une paroi rocheuse, précipiteuse et presque verticale.

Ce sont des éperons des monts Sayanski, sur le flanc desquels on songe à établir le chemin de fer car, le bac actuel n'est pas à la hauteur des besoins et la question des *ferry boats* entre Livenitschnaïa et Moussouyava (60 kilomètres) n'est pas près d'être résolue.

Quelle que soit la solution à laquelle on s'arrêtera, elle sera aussi coûteuse que difficile à réaliser.

Restait donc la dernière partie de la ligne à construire entre le Baïkal et Khabarovsk, en passant par Tchita et Blagovetchensk. Avant d'atteindre Tchita située à une intersection des monts Jablonovoï, la voie traverse les montagnes et suit le cours de la Chilka, affluent de l'Amour, jusqu'à Stretinsk où la Chilka devient navigable et jusqu'où le chemin de fer était terminé en août dernier. Depuis le voyage qu'a fait en 1899 le ministre des voies et communications,



Carte des tracés du chemin de fer transsibérien.

on pense que la voie sera continuée jusqu'à Pokroska située au confluent de la Chilka et de l'Argonne. Le reste de la ligne a été reconnu, tracé, mais on n'en pressait pas la construction en raison des difficultés et des obstacles naturels accumulés qu'il fallait franchir.

Au delà du point que nous venons d'indiquer, la construction de la section amourienne a provisoirement été abandonnée depuis la conclusion, en 1898, d'un arrangement conclu entre les gouvernements russe et chinois, par lequel la banque russo-chinoise était autorisée à construire un chemin de fer à travers la Mandchourie vers Port-Arthur. Il ne faut pas oublier, en effet, que la Russie a pris à bail ce port qui ne gèle jamais et qui est, par conséquent, pour elle d'une importance capitale.

Par cette nouvelle combinaison, le tracé de la voie ferrée tel qu'il avait été antérieurement adopté, va se trouver réduit de 800 verstes, car, descendant

parallèlement à l'Amour, elle remontait dans le nord et faisait avec sa direction générale un véritable angle droit à partir de Khabarovsk. D'après les dernières informations que nous avons pu nous procurer, la ligne de la Mandchourie traversera la frontière russe à Tsouroukhaitou, passera par Khailar, Bodouné, Ghirin, Ningouta, rejoindra à Nikolskoé la ligne de l'Oussouri pour aboutir à Vladivostok; elle traversera ainsi les parties les plus fertiles de la Mandchourie.

De Ghirin un embranchement se dirigera par Moukden jusqu'à Nioutchang où il se subdivisera pour gagner au sud-est Port Arthur et au sud-ouest Pékin et Tientsin. On sait que depuis quelque temps déjà ces deux dernières villes sont reliées par le chemin de fer. De Tientsin et de Port Arthur les lignes sont achevées et exploitées jusqu'à Moukden; on annonce enfin pour le mois d'octobre 1900 l'achèvement du tronçon Moukden-Vladivostok.

On voit avec quelle merveilleuse rapidité, malgré les modifications si heureuses apportées au tracé primitif, cette immense ligne aura été construite et sur la plus grande partie livrée à l'exploitation. Il y a là un gigantesque effort qui en dit long sur les infinies ressources de la Russie. Ni les gelées qui sur plusieurs mètres de profondeur immobilisent les fleuves, ni les tempétueuses débâcles, ni les effrayantes inondations, ni l'éloignement des usines, ni l'absence des matériaux, rien n'a pu arrêter l'essor de cette entreprise qui est incontestablement l'une des plus belles et des plus fécondes de la fin du dix-neuvième siècle.

GABRIEL MARCEL.