

Les trois vies de Joseph Charignon

Philippe Fourneraut¹

Centralien, spécialité ferroviaire

Antoine Joseph Henry Charignon est né le 23 septembre 1872, à Châteaudouble dans la Drôme. Son père y possède et exploite une ferme au lieu-dit le Grand Lierne. De ses frères, Claudius, son aîné, travaillera chez Saint-Gobain comme cadre administratif dans la chimie ; le plus jeune, Emmanuel, partira chercher fortune dans les plaines du Dakota du Nord, aux États-Unis, s'endettant auprès de Joseph pour y fonder une exploitation agricole. Ses deux autres frères sont restés au pays, l'un devenant prêtre, l'autre reprenant l'exploitation familiale. Son unique sœur est morte à dix-huit ans².

Élève doué, Joseph³ est poussé par ses maîtres à poursuivre ses études et, après une scolarité primaire entre écoles publiques et cours catholiques, il entre au petit séminaire de Valence en 1885. Il passe son baccalauréat ès-lettres avec mention en 1888 et 1889. Il rejoint alors le Lycée Saint-Louis dans le quartier Latin où il obtient un baccalauréat ès-sciences l'année suivante⁴. Il y poursuit un cours préparatoire à l'entrée aux Écoles polytechnique et centrale, et passe avec succès le concours en 1891. Entré à Centrale en 50^{ème} position sur 237 élèves, il passe en milieu de peloton⁵ les deux premières années. Il a un bon parcours et choisit la filière métallurgiste en deuxième année. En 1894, il obtient son diplôme, ayant fini 21^{ème} de son option et 77^{ème} au classement général sur 198 diplômés.

Il semble que ce soit pendant ces études ou peut-être avant son départ⁶ pour la construction du chemin de fer en Turquie ottomane qu'il ait pris des cours aux Langues Orientales⁷. On sait par ailleurs qu'il était polyglotte et pratiquait outre l'anglais, la langue qu'il présenta au concours d'entrée à l'École, plusieurs langues

¹ Vice-Président du Groupe Chine de l'AECP, Vice-Président du Groupement des Centraliens de Chine, membre de Centrale Histoire

² Cf. email de Christiane Drevet daté du 5 novembre 2011.

³ Ses livres sont signés *AJH Charignon* ; au cours de son oraison funèbre, le chargé d'affaires de la Légation de France l'appelle *Antoine Charignon* ; lors de leur visite à « la Porte Maillot », Claude Rivière et le RP Teilhard de Chardin parlent de *Joseph Charignon*. Au XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècles, il était commun au sud de la Loire d'appeler les personnes par leur deuxième ou troisième prénom. Enfin, en 1894, il signe le reçu de son diplôme « Joseph Charignon ». J'ai donc adopté cette option dans le présent article.

⁴ Cf. email Philippe Charignon daté du 21 janvier 2012 (et appendix 1 en fin d'article)

⁵ 101^{ème} sur 234 dont 220 admis en 2^{ème} année ; 77^{ème} sur 221 dont 210 admis en 3^{ème} année.

⁶ En juin 1996

⁷ Cf. note 2 en Appendices

enseignées aux Langues O' ; ainsi son dossier militaire mentionne : « Parle et écrit couramment l'Anglais, l'Italien et le Grec moderne ; connaît le Chinois, parle le Turc. »

Pendant ses études parisiennes, il découvrit les plaisirs de la capitale, entre autres les bals de la Porte Maillot, lieu qui le marqua comme nous le verrons ci-dessous.



A l'École
Centrale

Archives
ECP

Après son service militaire effectué comme artilleur en 1895, il est engagé comme préparateur de chimie à l'école et réalise quelques travaux pour des sociétés privées. Puis, en 1897, il trouve un poste de sous-chef de section au prolongement de la ligne Smyrne-Cassaba basé à Alachéir (aujourd'hui Turgutlu). Ce chantier est confié à la SCP, société ottomane du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongements⁸, qui est contrôlée par la Régie Générale

des Chemins de Fer (RCGF) fondée en 1885 par Philippe Vitali, centralien⁹ lui aussi. Joseph Charignon est alors sous la responsabilité de McLeod, cadre de l'entreprise Vitali, Piccard & Cie (société ayant précédé la création de la RCGF).

À son retour en France en 1897, il entre « dans les bureaux de la maison Coignet pour étudier la construction d'un chemin de fer à voie étroite en Saône et Loire ». Puis après avoir envisagé un départ pour l'Afrique du sud, il part en 1898 pour l'Indochine pour le compte de Fives-Lille. Cette société a en effet obtenu la concession du projet de voie ferrée entre la frontière indochinoise à Lang-son et Longzhou (Long-tcheou, 龙州) dans la Province du Guangxi (广西省). En 1899, il est sous-chef de brigade aux études de la ligne de Long-Tchéou à Nanning-Fou (南宁府), en résidence à Longzhou. Il quitte assez vite ce poste ; en effet Fives-Lille n'avait aucunement l'intention de réaliser le projet mais au contraire négociait son retrait contre une indemnité exorbitante qu'ils tentaient de justifier par de vagues travaux de reconnaissance et en maintenant une équipe d'ingénieurs oisifs sur place¹⁰. C'est ainsi que finit la ligne obtenue par traité à la suite de la guerre franco-chinoise de 1885, pendant laquelle la flotte de l'Amiral

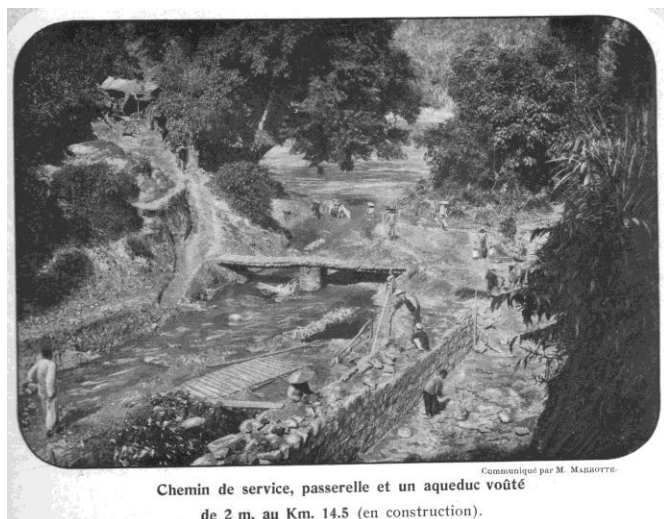
⁸ "The railway operation was transferred on 12th July 1893 to a new French company, the "Société Ottomane du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba et Prolongements" (SCP), which was founded on July 16, 1893. Subsequently, the SCP was granted a concession to extend the line from Alaşehir to Afyon, where connection was made with the Anatolian Railway." (cf. <http://www.trainsofturkey.com/>)

⁹ Promotion 1851. Pour plus de détails voir : <http://centrale-histoire.centraliens.net/etrangers/vitali.pdf>

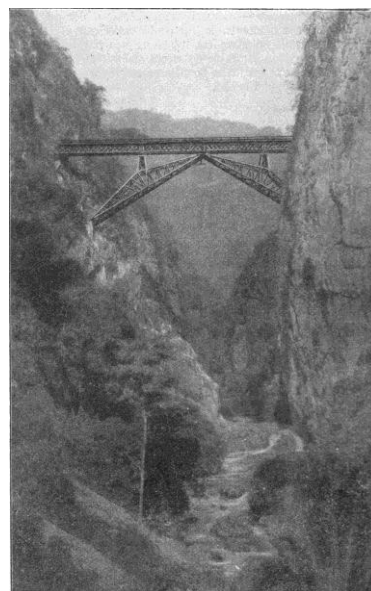
¹⁰ Cf. le courrier d'Auguste François, Consul de France à Longzhou daté de 1896 (Cf. note 3 en fin d'article)

Courbet¹¹ détruisit l'arsenal de Fuzhou (Fou-tcheou, 福州) construit par la mission Prosper Gicquel¹².

Il rejoint ensuite la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, entreprise créée le 10 août 1901 par les membres du consortium ayant remporté l'appel d'offre et notamment la Société de Construction des Batignolles (SCB) et la RGCF, société déjà connue de Joseph Charignon. Entre 1901 et 1904, les concessionnaires qui ont demandé de travailler au forfait, renégocient le tracé afin de



Chemin de fer du Yunnan : construction dans la zone du Namti, et pont à arbalétrier sur le faux Namti



réduire les déclivités et élargir les rayons minimums des virages. Il fallut pour cela reconnaître les différents tracés possibles et établir des relevés précis, comprenant les ouvrages d'art à construire et les estimations des volumes de terrassements. Il est à noter que selon Auguste François, la ligne ne risque guère de devenir rentable car, tout comme pour le Guangxi, le pays est pauvre et les dévastations de la révolte des Taiping se font encore sentir. Malgré cela, la ligne sera construite mais les négociations entre les concessionnaires et le Gouvernorat Général de l'Indochine transfèrent une part importante des charges sur la colonie¹³. Il profite de ses

¹¹ Dans l'inventaire de la bibliothèque de Charignon figure une biographie « L'Amiral Courbet » par A. Gervais. (p.21)

¹² Au sein de l'arsenal, une école française formait des cadres chinois, école où enseignait M. Léon Médard, mathématicien et beau-père de Joseph Charignon. (cf. Le Monde Chinois n°11). Trois de ses livres figurent dans l'inventaire de la bibliothèque de Charignon dont « La politique française en Chine ».

¹³ cf. Auguste François (opus cité) et Rang Ri Park-Barjot « Le patronat français des travaux publics et les réseaux ferroviaires dans l'empire français : l'exemple du Chemin de fer du Yunnan (1898-1913) » (disponible sur internet)

quelques moments de repos pour prendre des clichés photographiques, qu'il publiera en 1908 à Pékin^{14,15}.



AJH Charignon, son épouse et sa fille sur les quais de la gare de Yun-nan-sen (Kunming) lors de l'inauguration de la ligne du Yunnan en 1910 – (source Famille)

On retrouve Joseph Charignon en 1904 à Baoding (Pao-ting fu, 保定府) dans la province du Hebei (河北省), alors nommée Zhili (Tchili, 直隶省). Baoding était alors la tête nord de la construction de la ligne Pékin-Hankou (ligne Kin-Han, 京汉铁路), car la société impériale des Chemins de Fer avait déjà entrepris des travaux aux deux bouts

¹⁴ Cf. Article de WEI Zhong (魏忠) de l'Académie des Sciences Sociales de Chine (CASS) paru dans la revue 博览群书 n° 6 de l'an 2000, reproduit dans le journal Guangming Daily en 2004 (cf. http://www.gmnet.cn/content/2004-12/11/content_145076.htm)

¹⁵ Cf. email de Philippe Charignon daté du 17 janvier 2012 : « - ouvrage de 54 pages avec beaucoup de photos « Ligne de Laokay à Yunnansen » nous n'avons pas trouvé non plus la référence cet ouvrage, que nous croyons avoir été édité par la Préfecture des Chemins de Fer du Yunnan, mais qu'aucun membre de notre famille ne possède ; et il ne figurait pas (ou plus) dans la bibliothèque de l'intéressé [...] au moment de l'inventaire après décès de l'auteur A.J.H. Charignon »

de la ligne entre 1897 et 1899. La Société d'Études des Chemins de Fer en Chine, société belgo-française établie en Chine regroupant les participations de grands industriels du domaine comme Fives-Lille, Schneider et Cie, Cail et la Société de Construction des Batignolles¹⁶ en avait obtenu la nouvelle concession. Les travaux reprennent donc aux deux extrémités sous la direction de Jean Jadot, un ingénieur belge chargé de la construction, au sud et de Georges Bouillard¹⁷, centralien (1884) et directeur de l'exploitation, au nord. Les Belges sont chargés des terrassements et de la pose des voies, tandis que les Français le sont des ouvrages d'art. Parmi ceux-ci, on



Carte des lignes construites par les Français (G. Pilot)



Grand pont sur le fleuve jaune

peut retenir les ponts Lu-Ko-Kiao sur le Hun-Ho (468 m), de Sin-Lo sur le Sha-Ho (502 m), de Lu-Siu-Chwang sur le Pu-Ta-Ho (552 m) ou celui de Chang-Taï-Kwan sur le

¹⁶ cf. Présentation de Georges Pilot. Comité génie civil et bâtiment. IESF. Paris. Mai 2012 (cf. Note 5 en fin d'article et http://www.cnisf.org/upload/pdf/cdf_1.pdf)

¹⁷ Georges Bouillard était arrivé en 1898 en Chine pour prendre en charge l'exploitation des tronçons existants et la supervision des travaux de la section nord sous la direction de Jean Jadot, ingénieur de l'Université de Louvain. Lors de la révolte des Boxers en 1900, Bouillard replié à la Légation de France se porta volontaire lors du siège dit « des 55 jours de Pékin ». Après la fin des hostilités, il répara la ligne entre Baoding et Lugouqiao qui avait été fortement endommagée, avec l'aide des troupes françaises du génie. Après avoir été longtemps le patron de la ligne, il fut un temps conseiller technique auprès du gouvernement républicain. Après sa retraite il reste en Chine et se consacre à l'étude de la géographie, la topographie et l'archéologie du pays. Il s'éteint en septembre 1930, peu après Joseph Charignon qui fut donc sous ses ordres lors de sa période sur le Kin-Han.

Huai-Ho (420 m)¹⁸. Mais l'œuvre majeure est le franchissement du Fleuve jaune (Huanghe, 黄河) au nord de Zhengzhou, la capitale de la province du Henan.

Ce pont a une portée de 3.030 m, franchissant ce fleuve chargé de limon¹⁹ par son passage au travers du plateau de loess et sujet alors à de fortes variations de débit. "Il présente 102 travées isostatiques: les 50 travées au nord et au sud de l'île comportent des poutres latérales type Pratt, de 31,30m de portée, tandis qu'en partie centrale, sur l'île, les 52 travées comportent des poutres à âme pleine sous plateforme de 27,80 m de portée. Les piles sont constituées de 6 colonnes reposant sur des pieux en fonte vissés atteignant 13 à 14 m de profondeur sous l'étiage. Les colonnes sont contreventées par des tirants métalliques sur les 4 m supérieurs. Ces piles sont consolidées par 4 pieux arasés plus bas (2 à l'aval et 2 à l'amont), reliés aux têtes de colonnes. La protection des piles est complétée par des massifs d'enrochement."²⁰

Apparemment²¹ entre son séjour au Yunnan et celui au Hebei, Joseph Charignon avait brièvement travaillé sur la ligne Zhen-Tai (镇太铁路) reliant Shijiazhuang (Chekiatchouang, 石家庄) (Zhending (Chen-ting-fou, 镇 定) dans le projet initial) à Taiyuan (太原), capitale du Shanxi (Chanhsi, 山西省) dont la construction s'étala entre 1903 et 1907. Cette ligne à voie étroite d'un mètre de gauge constituant par la suite un embranchement de la ligne de Pékin à Hankou.

On le retrouve ensuite au Fujian (Foukien, 福建省), où il travaille pour le compte de la compagnie chinoise fondée par le membre du Grand Secrétariat impérial à la retraite Chen Baozhen. En effet, la Société commerciale du chemin de fer du Fujian ayant la concession de la ligne Xiamen-Zhangzhou, lui confie le relevé de cette ligne de 53 km²².

Il a également fait partie de l'équipe chargée en 1913 de relever le tracé de la ligne Long-Hai (陇海铁路)²³ ambitionnant de relier Lanzhou (兰州), capitale du Gansu (甘肃省)

¹⁸ Lugouqiao (芦沟桥) ou Pont Marco Polo sur la rivière Yong (永定河), sur le fleuve Sha (大沙河) au nord de Shijiazhuang, [sur la rivière Sha (沙河) près de Xintai au sud de Shijiazhuang ? pas de trace de Luxiuzhuang ou Lüxiuzhuang], et sur la Huai (淮河) à Changtaiguan.

¹⁹ C'est le fleuve le plus "lourd" du monde, un des fleuves qui charrie le plus de minéraux par m³ d'eau (http://cdn.intechopen.com/pdfs/15522/InTech-Changes_in_sediment_transport_of_the_yellow_river_in_the_loess_plateau.pdf p.198).

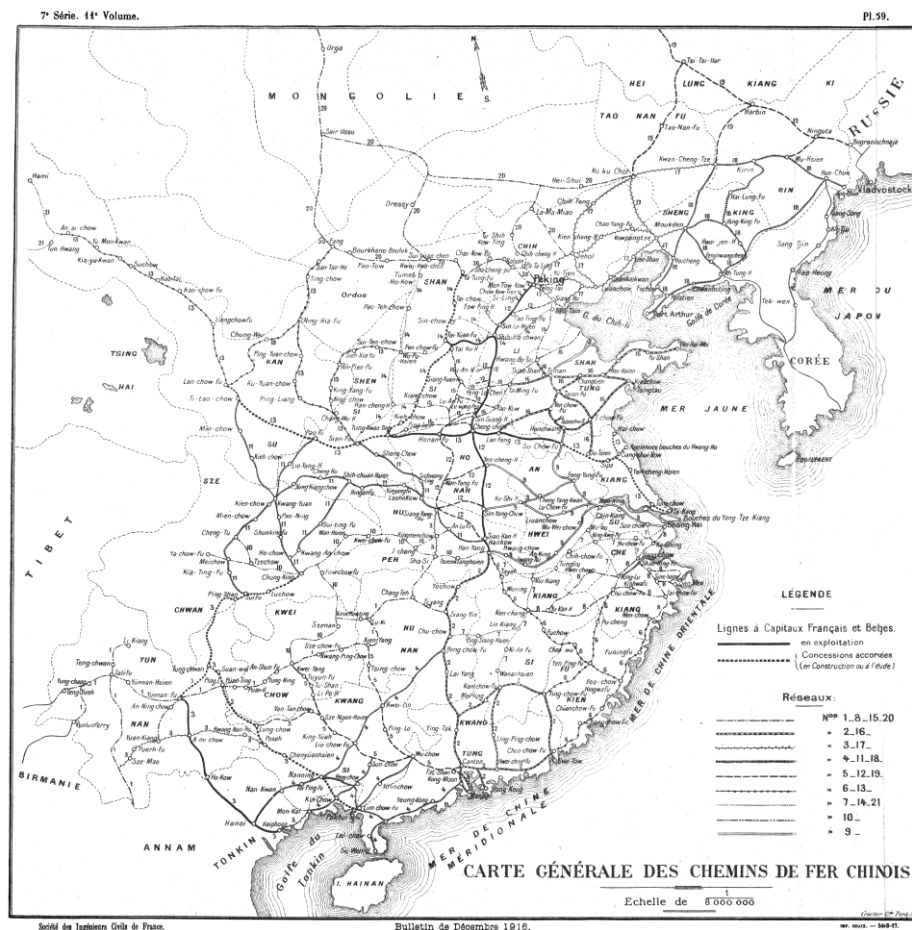
²⁰ Présentation de Georges Pilot, opus cité

²¹ Cf. Article de WEI Zhong (魏忠) de l'Académie des Sciences Sociales de Chine (CASS) paru dans la revue 博览群书 n° 6 de l'an 2000, reproduit dans le journal Guangmin Daily en 2004 (cf. http://www.gmnet.cn/content/2004-12/11/content_145076.htm)

²² Joseph Marchisio « Les Chemins de fer chinois, Finance et diplomatie, (1860-1914) » p.292-293

²³ Long étant le diminutif de la province du Gansu et Hai celui de Haizhou(海州), ancien nom de Lianyungang.

à la mer au niveau du port de Lianyungang (连云港) dans le nord du Jiangsu. Joseph Charignon a ainsi conduit des relevés topographiques le long de la côte et laissé un souvenir localement²⁴. La première section de Luoyang (洛阳市) à Kaifeng (开封市), deux anciennes capitales impériales, fut réalisée à partir de 1905 par un nouveau consortium belgo-français, et mise en service le 1^{er} janvier 1910.



Projet de réseau des chemins de fer chinois (Source SCI -1916)

Le prolongement vers l'est de Kaifeng à Xuzhou fut terminé en 1916 et Lianyungang ne fut atteint qu'en 1923 seulement. C'est donc sur cette extension orientale que

²⁴ Cf. le blog de FAN Shanke (http://blog.sina.com.cn/s/blog_4c40ef170100gnqx.html), l'article «Charignon, spécialiste français des chemins de fer, et la ligne Longhai » qui cite le « Cangwupianying » écrit par M. WU Tieqiu en 1923. (article traduit pour nous par Nadia Wang Jiaoyang (Centrale Lille 2011, Pékin 2012)

travailla Joseph Charignon pour le compte du Ministère chinois des transports, réalisant au passage « un plan de la côte de toute la province de Jiangsu ». Il fit – au moins – une autre visite en 1914 avant son départ pour la guerre.

Après son passage au Fujian au cours duquel il fit la connaissance de Léon Médard, professeur à l'école de l'arsenal de Fuzhou (Fou-tcheou, 福州市) puis directeur du Lycée français²⁵, notable de Fuzhou marié à la fille d'un mandarin. Joseph Charignon s'installa à Shanghai ; en 1906 il y réside dans la concession internationale, Park Lane²⁶. Le 15 juillet 1907, il convole avec Louise Médard, d'un an sa cadette, née à l'arsenal, fille cadette du couple Médard-Wang. Mariés à l'église St Joseph²⁷ de Shanghai, ils s'établirent pour quelque temps dans la métropole de la Chine orientale.

Dès 1908, on retrouve le couple à Pékin, où naît leur fille unique, Marie-Louise dite Lily, le 27 juin²⁸. Joseph Charignon est alors Conseiller auprès du Ministère des postes (邮传部顾问), ministère qui chapeaute les communications intérieures y compris les chemins de fer. Il décide par la suite d'adopter la nationalité chinoise, nationalité qui lui est conférée au milieu de l'année 1910 sous le nom de SHA Hai'ang (沙海昂)²⁹, il serait ainsi le premier à bénéficier de la toute nouvelle procédure³⁰, la loi ayant été promulguée le 28 mars 1909³¹. Il devient alors Conseiller technique à la Direction Générale des chemins de fer chinois, au Ministère des Voies et Communications (交通部顾问). Il se lance dans une entreprise ambitieuse : l'élaboration d'un plan général de développement du chemin de fer en Chine³². Il publiera le résultat de ses travaux en 1914 à l'imprimerie des Lazaristes du Peit'ang sous le titre : « Les Chemins de Fer Chinois - Un Programme pour leur Développement ». Cette publication est probablement due au manque d'enthousiasme de ses collègues face aux 21 réseaux décrits qui nécessiteraient pour leurs réalisations des sommes colossales ou des concessions nouvelles aux puissances étrangères.

²⁵ cf. « PAUL CLAUDEL, L'ARSENAL DE FOU-TCHEOU, œuvres consulaires 1885-1905 » Editions L'âge d'homme, Lausanne, 1995, page 29

²⁶ Ancien nom de la rue de Nankin, avant que celle-ci ne fut rebaptisée en 1862 par la Municipalité de la concession.

²⁷ cf. http://fr.wikipedia.org/wiki/Eglise_Saint-Joseph_de_Shanghai

²⁸ Cf. généalogie de la famille Charignon (<http://gw4.geneanet.org/charignonphil1?lang=en;m=NG;n=charignon;t=N>)

²⁹ « Sha Hai'ang, nom social Linong (利农) » d'après Wei Zhong, opus cité.

³⁰ Cf. Joseph Marchisio, opus cité, note de bas de page p.293

³¹ Cf. « La nationalité chinoise dans le nouveau droit chinois » par Camille Sainson, Consul de France en Chine ; et Gaston Cluzel, Docteur en droit, Rédacteur principal au Ministère de la Justice (en France), Journal du droit international privé, 1910, p. 407 et suivantes.

³² Il en fait une présentation à Paris le 1^{er} décembre 1916, « Le chemin de fer chinois : le programme du gouvernement chinois pour leur développement », *Mémoires de la Société des ingénieurs civils*, vol 105, 1916, p 716-719.

Soldat volontaire de la Grande Guerre

Comme tout jeune élève ingénieur entre la défaite de Sedan et la première guerre mondiale, Joseph Charignon fit une préparation militaire pendant ses études. Il obtient la note de 16 en première et deuxième années et de 18 en dernière année dans la matière « Art militaire ». Il est en outre, depuis le 19 juin 1891, engagé volontaire pour 4 ans au titre de l'artillerie, attaché au 32^{ème} Régiment d'Artillerie basé à Valence, près du domicile de sa famille.

Pendant sa formation, il est affecté auprès du 33^{ème} Régiment d'Artillerie de Poitiers dont il est nommé sous-lieutenant de réserve dans un bataillon d'artillerie à pied.

Après son départ vers l'étranger, il effectue deux périodes d'exercices, la première en août 1897 auprès de son 12^{ème} bataillon du 33^{ème} RAC alors qu'il réside en Turquie et la seconde en novembre 1900 à Briançon, car entretemps il avait été redomicilié administrativement au Tonkin. Il est donc rattaché au régiment d'Artillerie de Marine de l'Indochine, dont il est rayé des cadres en octobre 1902 suite à son départ pour Baoding. Il est ensuite sous-lieutenant de réserve auprès du nouvellement constitué Régiment d'Artillerie Coloniale du Tonkin³³ et promu lieutenant le 25 mars 1908.

Cette promotion tardive est due à son éloignement car, si ses débuts ont attiré des remarques critiques de ses supérieurs, il est par la suite apprécié des officiers qui encadrent ces stages de réserviste, comme après celui de Briançon : « A fait preuve d'une bonne volonté exceptionnelle ; est dès à présent un très bon officier de réserve ... Les connaissances spéciales concernant la topographie et la construction des voies ferrées rendraient en cas de mobilisation son concours très utile dans un bataillon d'artillerie à pied »³⁴

En prenant la nationalité chinoise en 1910, il a dû être rayé des cadres une nouvelle fois. Cependant, le 20 août 1914, il se présente à la Légation de France à Pékin, auprès du Commandement des troupes d'occupation³⁵ pour se faire incorporer suite à l'ordre de mobilisation générale³⁶. Il apporte en outre les informations qu'il a pu acquérir au cours de ses travaux sur les lignes et au Ministère des Communications sur les forces allemandes basées en Chine, notamment au Shandong³⁷. Il est alors dirigé vers le territoire français le plus proche, l'Indochine. Il y arrive par ses propres

³³ Cf. <http://www.witzgilles.com/> pour l'historique de ces régiments.

³⁴ Extrait de son dossier militaire retranscrit par Philippe Charignon, son petit-neveu.

³⁵ Troupes restées après l'expédition internationale de 1900 contre les boxers

³⁶ Il déclara : « Ce n'est pas parce qu'on prend femme [la Chine] qu'on a le droit d'oublier sa mère [la France] »...

³⁷ Idem : 2^o R.A.L., 6^o Groupe 105L / Olieu, Chef d'escadron commandant le Groupe :

« Dès le 2^o jour de la Mobilisation et sans la moindre obligation de sa part, est parti de Pékin, où il occupait une haute situation auprès du gouvernement chinois, pour l'Indo-Chine afin d'y prendre du service dans l'Artillerie Coloniale (4^o Rgt). Etait porteur d'informations confidentielles, que le Commandant du Corps français d'occupation en Chine (Lieut. Colonel Vanhaven) désirait faire parvenir au Général Sucillon, relativement aux forces militaires ennemies défendant le territoire et le port de Kiao-Tchéou. »

moyens peu après et se met à la disposition de son régiment d'artillerie coloniale auquel il est intégré. Dès que cela est possible, il se porte volontaire pour partir au front et le 28 décembre il gagne Haiphong pour s'embarquer vers la métropole.

À son arrivée, il est considéré comme un volontaire étranger et non comme un réserviste et est un temps affecté à l'État-major comme interprète français-anglais. Mais en persévérant, il réussit à regagner son régiment d'artillerie où il est reversé en qualité d'officier étranger.

Il est alors affecté au front et participe aux batailles sur la Somme, en Champagne, à Verdun, dans l'Aisne, au sein de différentes unités d'artillerie, et plus particulièrement d'artillerie lourde.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Pékin 1910 (source Famille)



Hanoï 1914 (source Famille)

Quelques épisodes viennent interrompre cette guerre terrible. Le premier, une maladie, un érysipèle³⁸, l'envoi à l'hôpital de St Mandé pour deux mois en janvier-février 1915. À peine rétabli, il demande à repartir au front en avril 1915.

Son passage à Gallipoli pendant la bataille des Dardanelles³⁹ en avril-mai 1915 reste peu documenté⁴⁰. Aurait-il été diligenté en territoire turc pour ses talents linguistiques dans cette opération dirigée par les britanniques ? Il a pu être agent de liaison entre le petit contingent français et l'État-major britannique.

Il rejoint les fronts français dès l'été 1915 comme officier d'artillerie : l'Artois, la Champagne puis Verdun. Il est cité à l'ordre de l'armée le 5 avril 1916 ; puis il est promu Capitaine le 6 mai suivant.

Le 25 juin 1916, il est de nouveau évacué ; cette fois c'est pour une maladie du foie⁴¹ traitée à l'hôpital militaire de Sens. Il est ensuite affecté en octobre au service des Bâtiments et Moteurs à Rennes, pour la construction de voies ferrées. Ce poste ne lui convient guère et après de nombreuses demandes, il est renvoyé au front le 23 juin 1917. Le 18 avril 1918 il est décoré de la Légion d'honneur. Il finit la guerre par des opérations combinées avec les troupes américaines en Argonne et sur la Meuse. Il est libéré le 31 décembre 1918.

Après sa démobilisation, il se porte volontaire pour rejoindre le corps expéditionnaire du Général Janin, qui était officiellement à la tête des troupes tchécoslovaques⁴², de fait sous les ordres de l'amiral Koltchak. Le Général était à la tête d'un petit corps expéditionnaire se battant aux côtés des Tchécoslovaques, mais aussi des Blancs, des japonais et autres petits groupes contre l'avancée de l'Armée Rouge bolchévique. Charignon est alors Chef d'escadron d'artillerie. Il passe à côté de la mort à Omsk en octobre 1919⁴³ et il rentre « sur une civière » à Pékin. On retrouve dans ces troupes du

³⁸ Affection bactérienne cutanée pouvant occasionner une septicémie.

³⁹ La bataille des Dardanelles qui se déroula du 25 avril 1915 au 9 janvier 1916 vit s'affronter les ottomans sous le commandement du Général Kemal, le futur Atatürk, et un corps expéditionnaire britannique, largement composé de troupes de l'Empire et notamment des ANZAC ; un petit contingent français, des troupes coloniales d'Afrique du nord ou noire avait été mis à disposition de l'expédition.

⁴⁰ La source principale est l'article de WEI Zhong qui évoque ses conversations après son retour à Pékin (Cf. note 6 en fin d'article).

⁴¹ Probablement une hépatite contractée lors de ses séjours en Orient ou Extrême-Orient.

⁴² La légion tchécoslovaque avait été constituée par des déserteurs et des prisonniers de l'armée austro-hongroise avec l'appui des russes (et des français). Ils souhaitaient lutter pour l'indépendance d'une Tchécoslovaquie. Cf. <http://www.czechlegion.com/>

⁴³ Cf. email de Philippe Charignon, daté du 9 février 2012 : Extrait de la lettre de AJH Charignon à son frère Claudius, le 26 juillet 1925 (sur papier à lettre à en-tête du Ministère des Communications, Pékin) :

« Moi, deux fois déjà, j'ai failli passer l'arme à gauche : à St-Mandé, en février 1915 ; à Omsk, en octobre 1919 ; la troisième fois sera la bonne. »

corps expéditionnaire, Paul Pelliot, le célèbre sinologue, qui fit le coup de feu lors du siège des légations à Pékin en 1900^{44,45} ou Joseph Kessel.

Le lettré spécialiste des voyageurs en Chine

De retour à Pékin après son expérience en Sibérie, sa santé s'est largement dégradée, principalement des suites de l'exposition aux gaz de combat pendant la Grande Guerre⁴⁶. Il se retire dans sa résidence, surnommée la « Porte Maillot » en souvenir de ses années de jeunesse à Paris. Il y élève des chèvres importées de France afin de boire quotidiennement leur lait, recommandé pour sa maladie. Il décide alors de se consacrer à des travaux intellectuels mais ancrés dans son expérience chinoise de terrain. En fait, il avait déjà publié en 1908 un court ouvrage de 54 pages illustré de ses photos et intitulé : « Ligne de Laokay à Yunnansen ».

En 1922 et 1923, il enseigne l'histoire de France à l'université⁴⁷ de Pékin (北京大学) et rédige un cours montrant le talent littéraire qu'on retrouve dans sa correspondance.

Mais désormais, il s'attaque à une tâche qui prendra les dernières années de sa vie : la traduction en français moderne⁴⁸ du « Devisement du Monde » et surtout l'annotation du texte avec identification des lieux décrits par Marco Polo ainsi que de commentaires sur certaines observations que ce dernier fait dans la relation de son séjour asiatique⁴⁹. Pour cela il se constitue une bibliothèque d'ouvrages en français, certains en anglais, mais aussi quelques-uns en italien, allemand ou latin. À sa mort, l'inventaire dénombrait environ 2400⁵⁰ livres de géographie, d'ethnographie, d'histoire, de langues⁵¹, de littérature chinoise, de sinologie, de sciences et techniques, des dictionnaires bi- ou trilingues, etc. et de nombreuses relations de voyages⁵². Il aurait

⁴⁴ Dans la nécrologie de Bouillard (T'oung Pao, vol 27, 1930) P. Pelliot déclare : « *L'insurrection des boxeurs le [GB] surprit avec son personnel à T'chang-sin-tien, je fus des quelques-uns qui l'allèrent chercher ; [...]* »

⁴⁵ cf. également « Les sept vies du mandarin français : Paul Pelliot ou la passion de l'Orient » de Philippe Flandrin, éditions du Rocher.

⁴⁶ Cf. \. Nécrologie de l'hebdomadaire La politique de Pékin du 23 août, p993 : « Mais hélas, s'il s'est couvert de gloire, il récolte aussi, dans les tranchées, les germes du mal qui devait l'emporter : les gaz asphyxiants l'ont atteint et il ne s'en relèvera plus. »

⁴⁷ Cf. email de Philippe Charignon daté du 23 janvier 2012 : « *Pierre CHARIGNON (1899-1984) possédait les quelques cinquante premières pages du cours d'Histoire de France professé par Joseph [CHARIGNON] à l'Université de Pékin.* »

⁴⁸ Il utilise la version publiée par G. Pauthier en 1867 à Paris, mais il possède une version italienne.

⁴⁹ cf. email de Bertrand Cristau daté du 29 juin 2012 après sa discussion avec Wei Zhong : « *lorsque j'ai parlé de la "traduction" des écrits de Marco Polo par CHARIGNON, WEI m'a repris en disant pas une traduction mais des annotations et la recherche et traduction seulement des sites présentés par Marco Polo.* »

⁵⁰ L'Académie des Sciences Sociales de Chine acquiert 3587 volumes en 1961. Cf. article de Wei Zhong. La bibliothèque comprend outre les livres des revues et périodiques, ce qui explique l'écart entre les deux nombres.

L'inventaire comprend un « La Chine supérieure à la France » du Père Paul Perny et un « La Chine devant l'Europe » de Léopold de Saussure [déjà !] et « La haute banque » et 2 autres livres d'un certain Chirac [!!!]

⁵¹ de langues chinoise, hokkien, cantonaise, japonaise, annamite, sanskrite, mongole, coréenne,

⁵² L'essentiel des ouvrages est consacré à l'Extrême-Orient (Chine, Japon, Corée, Asie du Sud-est) – dont de nombreux livres d'Henri Cordier, d'Édouard Chavannes, d'Abel Rémusat ou de Saussure – et certains à l'Asie Centrale, du Sud ou de l'Ouest. Mais l'inventaire montre aussi d'autres ouvrages comme le Mémorial de St Hélène, une vie de Jeanne d'Arc,

aussi rassemblé de nombreux ouvrages chinois⁵³, certains d'entre eux étant des traductions d'ouvrages étrangers⁵⁴. Pour ce travail il correspond avec des lettrés chinois comme le professeur Feng Chengjun (冯承钧) de l'Université de Pékin⁵⁵, Zhang Xinglang (张星烺), professeur à l'Université Fujen (私立北京輔仁大學), lui-même traducteur de Marco Polo en chinois⁵⁶, et peut-être aussi avec Georges Bouillard, son camarade et ancien chef responsable du chantier nord du Pékin-Hankou⁵⁷, qui resta à Pékin après sa retraite et d'où il « rayonn[ait] pour poursuivre ses travaux de cartographie, de topographie et d'archéologie »⁵⁸. Cependant, il réalise son travail éloigné des milieux orientalistes ou sinologiques⁵⁹, et ce manque de confrontation avec l'érudition de son temps l'amène souvent à se fourvoyer.

Son œuvre paraît sous le titre « Le livre de Marco Polo citoyen de Venise »⁶⁰ à Pékin chez l'éditeur Albert Nachbaur en trois tomes, le premier en 1924, le deuxième en 1926 et le dernier en 1928. Les notes forment la moitié de l'ouvrage et la traduction respecte sa "vieille forme naïve et savoureuse." Paul Pelliot, le titulaire de la chaire de sinologie au Collège de France⁶¹, en fait la recension dans le T'oung Pao (东报)⁶², la revue qu'il dirige. D'autres critiques paraissent dans les revues de géographie dans le monde. Cette édition Charignon fait longtemps référence ; ainsi Jacques Gernet l'utilise fréquemment dans son livre « La Vie quotidienne en Chine : à la veille de l'invasion mongole, 1250-1276 » publié en 1959, et plus récemment Philippe Ménard

la Sainte Bible ou le Précis du système hiéroglyphique de Champollion qui ne semblent pas liés aux travaux de Joseph Charignon.

⁵³ Cf. nécrologie dans La politique de Pékin n°34 du 23 août 1930 : « Il a réservé une pièce une admirable bibliothèque surtout riche en livres chinois dont certains sont des plus rares [...] »

⁵⁴ Cf. revue du Marco Polo par Paul Pelliot dans le T'oung Pao vol 25, 1927 : « L'erreur de M. Charignon a été d'accorder trop de créance à des compilateurs chinois modernes qui ne sont pas toujours de bons savants et à qui en outre les sources mongoles, persanes, arméniennes, européennes ne sont connues que par des traductions incomplètes et souvent infidèles. » voir appendice 8

⁵⁵ Le livre de Charignon a été traduit par Feng Chengjun (冯承钧) et publié à Shanghai en 1936 par la Presse Commerciale (商務印書館).

⁵⁶ Cf. article de Wei Zhong (traduit par Qi Feifei (ECP08)) : « En 1923, M. Zhang a publié un article "Introduction au voyage de Marco Polo" dans la revue "Journal de Géographie en Chine" qui avait beaucoup intéressé SHA Hai'ang. Il considérait M. Zhang comme un ami et lui a écrit immédiatement pour dire qu'il avait envie de faire des recherches avec lui. Ainsi, ils restèrent en contact pendant huit ans. »

Zhang était alors professeur à l'université Fujen, université catholique fondée par des religieux américains. Il sera par la suite professeur à l'Université Normale de Pékin (北京师范大学). Il se spécialisa dans les relations entre la Chine et les étrangers.

⁵⁷ Auteur d'un « Essai sur une romanisation unique » que possédait Charignon.

⁵⁸ Nécrologie de Bouillard par P. Pelliot in T'oung Pao, vol. 27, 1930.

⁵⁹ Nécrologie de Charignon par P. Pelliot in T'oung Pao, vol. 27, 1930 : « Charignon a été obligé par les circonstances de travailler en isolé, et ses résultats s'en sont ressentis ; mais on ne peut que s'incliner devant le zèle et la probité se son effort. »

⁶⁰ Le titre complet est : « Le livre de Marco Polo citoyen de Venise, haut fonctionnaire à la cour de Koubilai-Khan, généralissime des armées mongoles, gouverneur de province, ambassadeur du Grand Khan vers l'Indo-Chine, les Indes, la Perse et les royaumes chrétiens d'Occident »

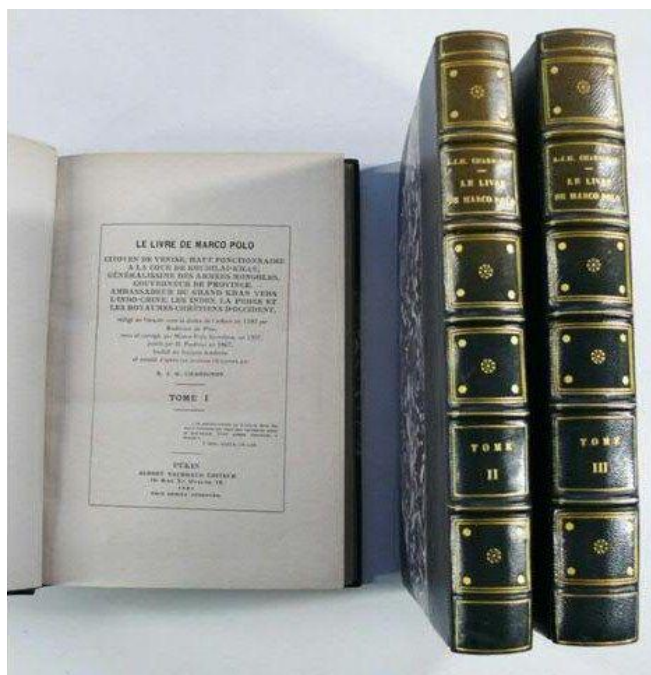
⁶¹ En fait la chaire d'histoire sociale et intellectuelle de la Chine

⁶² T'oung Pao, 1927, vol. 25, no. 1/2, p. 156-169

& al. utilisent une partie de ces notes dans leur propre édition du « Devisement du Monde » au début des années 2000⁶³.



À la «Porte-Maillet»



Les 3 volumes du « Marco Polo » publié chez Nachbaur à Pékin de 194 à 1928

Une étude sur le passage en Asie du sud-est de Marco Polo est par la suite publiée à Saigon sous le titre « La grande Java de Marco Polo en Cochinchine »⁶⁴ dans le Bulletin de la Société des Études Indochinoises, où il expose sa conviction que ce Java est en fait la péninsule malaise plutôt que la Java que nous connaissons.

Une fois son travail sur le « Devisement du Monde » achevé, Joseph Charignon tente de réaliser le même travail sur le récit de la vie aventureuse de Fernão Mendes-Pinto intitulé « Peregrinação » qu'il a acquis en traduction française ou peut-être en version anglaise⁶⁵. Le récit de Mendes-Pinto est un véritable roman d'aventure, mêlant des faits réels, des exagérations voire des affabulations. Mendes-Pinto part du Portugal en 1537 pour les comptoirs de l'Inde puis Malacca d'où il rayonne sur l'Asie du sud-est,

⁶³ Cf. Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 149^e année, N. 1, 2005. pp. 432. Tome 1 paru en 2001, T2 en 2003, T3 en 2004, T4 en 2005

⁶⁴ Le titre complet est « La grande Java de Marco Polo en Cochinchine; étude de géographie historique d'après les sources chinoises et arabes », publié à Saigon en 1930 dans le Bulletin de la Société des Études Indochinoises. (Nouvelle série, tome 4, no 4).

⁶⁵ Le texte ne figure pas sur l'inventaire établi par Marie Médard en 1951.

Il y a cependant un dictionnaire Portugais-Chinois/Chinois-Portugais dans sa bibliothèque (inventaire p.14).



Périgrination
(source Wikipédia)

puis, suite à un (de ses nombreux) naufrage(s), il est prisonnier en Chine où il est conduit à la capitale, traversant ainsi la Chine de l'est et du nord. Il ira ensuite au Japon et fera la connaissance de Saint François Xavier. Il est officiellement marin et commerçant, parfois diplomate, souvent pirate et oscille entre richesse et extrême dénuement. Le texte fait référence à de nombreux endroits aux noms déformés par la prononciation portugaise, voire empruntés à des langues non-indigènes (arabe, persan, malais) et l'identification de nombreux lieux est difficile, d'autant que leur description laisse parfois perplexe⁶⁶. Il publie son récit en 1614 après son retour au Portugal.

Malheureusement, Joseph Charignon ne put mener à bien son nouveau défi ; emporté par une hémorragie cérébrale, il décède le 17 août 1930 à l'hôpital St Michel. Sa belle-sœur, Marie Médard, qui travaillait avec lui, compléta le travail à partir des notes qu'ils avaient prises. Le livre, « À propos des voyages aventureux de Fernand Mendez Pinto »⁶⁷ fut très critiqué, contrairement au Marco Polo ; ainsi peut-on lire dans le T'oung Pao : « les nombreuses tentatives d'identifications de cet auteur, avec des points de départ invariablement erronés, ne sont que bien rarement acceptables ; son ouvrage comprend cependant beaucoup de textes utiles »⁶⁸.

En guise de conclusion

Les obsèques de Joseph Charignon furent célébrées en grand pompe à l'église Saint-Michel le mardi 19 août 1930 au matin. Une compagnie de la garde des Légations rendit les honneurs à ce Chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire, Croix de Guerre et Officier de l'ordre chinois de l'Épi d'or⁶⁹. Le Chargé d'Affaires de la Légation de France prononça l'éloge funèbre au cimetière de Chala⁷⁰ devant une foule nombreuse d'amis et relations.

⁶⁶ Notamment les descriptions des cérémonies religieuses et des temples de Pékin.

⁶⁷ « À propos des voyages aventureux de Fernand Mendez Pinto » Notes de A J H Charignon recueillies et complétées par Mlle Marie Médard ; Imprimerie des Lazaristes, Pékin, 1936

⁶⁸ Note dans « La découverte de la Chine par les Portugais au XVI^{ème} siècle et la cartographie des portulans », par Albert Kammerer ; avec des notes de toponymie chinoise par Paul Pelliot, T'oung Pao, Leiden, Supplement to Vol. XXXIX, 1944

⁶⁹ « Ordre créé le 29 juillet 1912 par le Président de la République de Chine, Yuan Chekai pour récompenser les services exceptionnels civils ou militaires rendus au nouveau régime y compris par les étrangers. [...] Il fut supprimé en 1929 par TCHANG-KAI-CHECK et remplacé par l'Ordre du Jade Brillant. » (cf. : http://www.semon.fr/DECORATIONS_CHINE.htm)

⁷⁰ Cimetière chrétien de Pékin, situé à un kilomètre à l'ouest des murailles de Pékin, à l'origine le terrain fut donné aux jésuites pour leurs sépultures. (cf. Catholic Peking, de Joseph A. Sandhaas, The Catholic University Press, Peiping 1937, p. 11 & 38-40). On y trouve les stèles reconstituées des trois grands missionnaires jésuites, Matteo Ricci, Adam Schall von Bell et Ferdinand Verbiest.

(cf. http://www.matteo-ricci.org/Vita/m1_cimetiere.html ou <http://wikimapia.org/13803601/Zhalan-Jesuit-Cemetery>)

Relatant ce discours, le Journal de Pékin écrit : « [...] Français jusqu'aux fibres intimes de son être, Antoine Charignon avait cédé aux charmes de la Chine. À ce pays, il donna le meilleur de son effort ». La nécrologie de La Politique de Pékin précise : « C'est un homme de bien qui s'en va. Français de bonne roche. Il était de la lignée de ceux qui, une fois expatriés à l'étranger, y maintiennent les meilleures traditions de leur race. »⁷¹

Il laisse derrière lui une famille, son épouse, sa fille Marie-Louise, dite Lily⁷², et sa belle-sœur, Marie Médard. C'est cette dernière qui, semble-t-il, prit soin de la fameuse bibliothèque, dont La Politique de Pékin dit « [Charignon] a réservé une pièce à une admirable bibliothèque surtout riche en livres chinois dont certains sont des plus rares, et c'est dans ce sanctuaire du travail qu'il va souvent, trop souvent sans doute, fourbir sa bonne plume pour en écrire sur la Chine et les choses de Chine. »⁷³

À la mort de Charignon, en 1930, les ouvrages sont mis dans une trentaine de caisses qui sont déposées dans les entrepôts de la Banque de l'Indochine (东方汇理银行). Un inventaire manuscrit en est établi par Marie Médard en 1951; il recense environ 2400 titres, essentiellement français ou anglais à quelques exceptions près.

Wei Zhong nous raconte leur destin post-révolutionnaire : « La bibliothèque de Sha Hai'ang est restée intacte jusqu'à la libération. En 1961, après trois années très difficiles pour le peuple chinois pendant lesquelles la vie quotidienne était contrainte par le manque de moyens, lorsqu'elle apprit l'existence de cette collection de livres, l'Académie des sciences sociales de Chine a demandé d'acheter ces 3587 volumes pour le prix de 32 551,98 yuans. Mais, en 1970, pendant la période dite "d'évacuation stratégique", certains livres furent envoyés à la ferme Jigongshan que possédait l'Académie à Xinyang, dans le Henan ; ensuite, ils furent transportés à Xi'an ; leur retour à Pékin prit plus de deux ans. À présent, les livres de Sha Hai'ang sont conservés dans la bibliothèque de l'Académie des sciences sociales de Chine. »⁷⁴

⁷¹ La Politique de Pékin du 23 août 1930, p.993.

⁷² Née le 27 juin 1908 à Pékin ; mariée à Armand Gandon en 1928 ; morte sans descendance le 2 avril 1997 à Paris. Elle fut envoyée à 14 ans en France faire ses études sous la surveillance de Claudius, le frère aîné de AJH Charignon ; elle revient à Pékin 4 ans plus tard inquiète de l'état de santé de son père, n'ayant passé que la première partie de son baccalauréat. Son mari, diplomate français, en poste à Kunming (et donc successeur d'Auguste François) pendant la 2^{de} Guerre mondiale, fut coéditeur et co-traducteur d'une anthologie de poésie chinoise publiée à Pékin en 1927*.
(*<http://www.sudoc.abes.fr/xslt/DB=2.1/SET=6/TTL=1/REL?PPN=074430491>) Elle-même devint traductrice auprès de l'Unesco.

⁷³ Opus cité

⁷⁴ Opus cité, traduction Qi Feifei (Promo 2008)

APPENDICES

NOTES :

1. Note manuscrite de Claudius CHARIGNON à propos de son frère Joseph (original chez Hélène Dugelay):

" J. Charignon, né le 23 Septembre 1873 [à Châteaudouble], passe son enfance à Perou, commence à s'instruire à l'école de Châtillon-St-Jean, à 9 ans revient à Châteaudouble, suit pendant 1 ou 2 mois les cours de l'école de Montélier, puis commence son latin chez le vicaire de ce village, en 1883 continue ses études chez le curé de Combovin, en 1885 à Pâques entre au petit séminaire à Valence, en 1888 passe à Grenoble la 1^o partie du baccalauréat en lettres avec mention, et l'année suivante la 2^o partie avec mention, en octobre 1889 entre comme demi-pensionnaire au Lycée St-Louis à Paris, en 1890 y passe son baccalauréat ès-sciences et entre dans le cours de mathématiques préparatoire à Polytechnique et à Centrale, en 1891 est reçu à Centrale avec le N° 44, en sort en 1894 avec le N° 77, entre temps fait un voyage d'études à St-Etienne et un autre aux forges de Denain et Anzin, en octobre 1894 commence son service militaire à Poitiers comme s-lieutenant d'Artillerie, va faire les écoles à feu à Pontarlier en 1895 et termine la même année son service à Langres, en octobre 1895 est nommé préparateur du cours de chimie 1^o année à l'école Centrale, fait à ce poste des études sur les teintures de cuirs et peaux pour le compte de la maison Cerf Lanzemberg et sur le laminage de l'or pour le compte de la maison Viéville, en juin 1896 part pour le compte de la régie Vitali construire en Asie mineure un secteur du prolongement de la ligne de Chemins de fer Smyrne-Cassaba et assiste aux troubles survenus pendant la guerre de Crète et de Grèce, en août 1897 revient en France, fait 28 jours à Briançon, et entre à Paris dans les bureaux de la maison Coignet pour étudier la construction d'un chemin de fer à voie étroite en Saône et Loire, reçoit des offres de situation de la Cie des Chemins de fer Algériens, de la Sté de Travaux Dyle et Bacalan, d'un industriel électricien à Bagnères de Bigorre, cherche à partir pour le Transwaal et enfin part en Chine pour la construction du chemin de fer de Langsou pour le compte de la Cie de Fives-Lille."

(dans sa lettre du 3 mars 1899, Joseph parle de la ligne de Long-Tchéou (Longzhou) à Nanning)

2. Source : lettre de A.J.H. CHARIGNON du 7 juin 1929, de Péking, à son neveu Pierre Charignon (original chez Hélène Dugelay)

« ... le dénommé Gandon est un charmant garçon que tu apprécieras bientôt. Nous le voyons presque matin et soir depuis qu'il s'est acheté une auto qu'il bricole et conduit lui-même . Dimanche dernier, ils sont partis tous les deux sur « L'Oiseau bleu » et se sont appuyés une randonnée de cent kilomètres sur des chemins impossibles, pour se rendre à une station balnéaire où villégiature son chef direct, Mr Lépice, un de mes anciens camarades à l'école des langues orientales vivantes ».

3. Correspondance d'Auguste François in « LE MANDARIN BLANC – souvenirs d'un consul en Extrême-Orient 1886-1904 » Editions L'Harmattan

p. 176 - Long-tcheou, 1896

[Le Maréchal Sou]

C'est à ce moment [après la guerre sino-japonaise] que je quittai Long-tcheou, lassé de m'élever contre une politique stupide et contre les opérations de la Compagnie de Fives-Lille, qui avait pris la concession du fameux chemin de fer non pas pour l'exécuter, mais pour l'abandonner contre une indemnité. Son représentant me fit même cyniquement l'aveu de ce plan. Il présenta à Sou une note de sept cent mille francs pour des études préparatoires, fruit du travail de deux agents pendant quelques semaines et qui avaient pris cette tâche à forfait pour une somme ne dépassant pas trente mille francs. Cette note était vraiment une beauté ; elle énumérait le salaire des agents, leur installation dans des locaux d'ailleurs fournis par Sou, leurs instruments et jusqu'à leur batterie de cuisine, le tout calculé au kilomètre. Cette batterie de cuisine kilométrique était un peu forte, même pour un Chinois. Sou refusa. Fives-Lille maintint ses agents inoccupés, il en renforça au contraire le nombre pour corser ses réclamations et finit par se faire allouer, pour résilier, plusieurs millions qui furent prélevés sur l'indemnité chinoise, à la suite des affaires des Boxers, avec lesquelles il n'avaient rien de commun. On ne nous paya pas tous nos bagages détruits par les rebelles, mais on combla Fives-Lille avec les fonds à ce destinés et pour des travaux qu'elle n'avait pas faits, bien plus, qu'elle n'avait jamais eu l'intention de faire.

4. « Les Chemins de Fer de Chine », par Édouard de Laboulaye, Ed. Emile Larose, Paris 1911 p.104 et suivantes

« Dès l'année 1897, un contrat préliminaire fut signé entre le Gouvernement chinois et un Syndicat franco-belge formé alors en vue de la construction du chemin de fer et le 18 juin 1898, malgré l'opposition assez ferme de l'Angleterre, le ministre de Belgique à Pékin, M. Joostens, obtint la concession définitive de la ligne pour la Société d'études de chemins de fer en Chine (1).

Le Syndicat franco-belge obtint non seulement l'appui de la Compagnie impériale chinoise des chemins de fer dirigée par Chang Chih Tung, mais aussi le patronage officiel du Gouvernement de Pékin qui donnait son appui financier au moyen de la combinaison suivante.

La Chine décidait d'émettre un emprunt d'Etat ; le gouvernement chinois remettait au Syndicat les titres à 90% du nominal, somme estimée suffisante pour couvrir les dépenses. Le Syndicat s'occupait seulement d'émettre l'emprunt, il recevait comme rémunération pour ses travaux 20 % sur les bénéfices nets.

On procéda alors, en mars 1899, à l'émission d'un emprunt d'un montant nominal de 112.500.000 francs, appelé « Emprunt chinois 5 % 1898 ». Cet emprunt fut émis en même temps à Bruxelles et à Paris. L'amortissement devait commencer à partir de la dixième année, la dernière annuité payable au bout de la trentième année. Le Gouvernement chinois se réservait le droit de rembourser l'emprunt à partir de la fin de l'année 1908.

Le revenu impérial et les bénéfices du chemin de fer servant de garantie à l'emprunt furent placés à la Banque russo-chinoise.

Telle était la participation européenne, quant à la participation chinoise, elle devait être nominale de 13.000.000 de taels. Sur cette somme seulement 5.800.000 taels furent versés. Le tael valant environ 3 fr. 75 à cette époque, c'est donc une somme de 21.750.000 qu'il faut ajouter aux 112 500.000 fr. fournis par l'emprunt, soit 134.250.000 fr.

Les troubles de 1900 causèrent un préjudice très grave à la Société de construction qui demanda à la Chine un dédommagement de 54.569.364 francs qu'elle obtint.

Le coût de la ligne qui aurait été pour les 1.271 kilomètres de 105.620 francs au kilomètre a donc, de par ce fait, été porté à 148.000 francs.

Au début de 1899, les Belges commencèrent la construction.

La ligne en quittant Hankéou, suit pendant quelque temps le Yangtseu, puis traverse la plaine du Hupeh. Au kilomètre 153 la ligne gravit en zigzags quelques collines.

Elle fut attaquée en même temps à Pékin et à Hankéou.

Au commencement de décembre 1904, le rail atteignait le Ho Hangho, situé à 500 kilomètres d'Hankéou. Le pont gigantesque qui traverse le fleuve mesure 3 kilomètres de long. Il émerge d'environ 6 m. 25 au-dessus des hautes eaux.

La ligne fut officiellement inaugurée le 9 novembre 1905.

La largeur de la voie est la valeur normale.

Les rails furent, en grande partie, fabriqués à Hanyang »

5. Présentation Georges Pilot. Comité génie civil et bâtiment. IESF. Paris. Mai 2012

Cette ligne de chemin de fer Nord-Sud de 1.214 km de long constituait la section nord de la dorsale ferroviaire Pékin-Canton, d'une importance considérable. Construite par un consortium belgo-français, elle fut mise en service en 1905.

Ce fut une réalisation dont la complexité des situations en Chine a rendu extrêmement difficiles les prises de décisions, les financements, la mise au point du projet ainsi que la construction des voies et des ouvrages d'art.

Les historiens en ont décrit le déroulement par le détail: un bref survol mérite toutefois d'être rapporté.

Dans le grand mouvement des constructions ferroviaires des pays dans le monde, à la fin du 19ème siècle, il n'avait pas échappé aux autorités chinoises que la Chine devait se doter de ces équipements. Une ligne Pékin- Hankéou figurait en priorité, en particulier pour la collecte et le transport des richesses naturelles proches de la ligne.

Décembre 1895: un décret impérial établit le projet de réaliser une ligne Pékin-Hankéou-Canton, sous initiative chinoise.

Il apparut rapidement que les conséquences de la défaite de la Chine face au Japon (Traité de Shimonoseki, avril 1895) privait le pays des ressources financières nécessaires à cette réalisation.

Octobre 1896: un décret impérial conduit à la création de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois qui reçoit la concession de la ligne Liu Ku Chao (15 km de Pékin)-Hankéou, ainsi que le droit de contracter un emprunt à l'étranger.

Juillet 1897: un contrat préliminaire consacre la proposition financière belge, emportée de haute lutte. Ce contrat débouche sur la création d'un consortium belgo-français. La Compagnie impériale chinoise se lance dans la construction de la section Pékin-Baoding (145 km)... avec des rails produits par l'industrie sidérurgique nationale de Hanyang (près de Hankéou) installée par Cockerill. Ce consortium crée la Société d'étude des chemins de fer en Chine, élargie en 1898 aux entreprises de travaux publics, dont Fives-Lille, Schneider et Cie, Cail et la Société de Construction des Batignolles.

Mars 1899: l'emprunt des banques belgo-françaises est mis en place et il est convenu que les voies seront réalisées par les Belges et les ouvrages d'art par les Français, lesquels établissent à cet effet des plans-types de tabliers métalliques.

Jean Jadot, ingénieur de l'université de Louvain prend la direction de l'opération et Georges Bouillard, Ingénieur de l'École Centrale à Fives-Lille devient directeur de l'exploitation.

Les travaux s'engagent au nord, Liu Ku Chao- Zhengding, et au sud, Hankéou-Xinyang. Les premiers ponts sont commandés mais l'industrie française peine à fournir, d'une part à cause d'abondantes commandes en France (métro, exposition de 1900), d'autre part à cause du niveau de rémunération jugé insuffisant.

Néanmoins, Schneider et Cie (Chalons) produit l'outillage de montage des ponts, un pont de 240 m (Tsang-Chi-Lo) et sept tabliers métalliques destinés à l'ouvrage de franchissement du Fleuve Jaune, long de 3.030 m.

En 1900, la révolte des Boxers interrompt le chantier et les destructions touchent la voie Pékin-Baoding. Au nord les employés se rapatrient à Tientsin et, au sud, Jadot replie les employés à Hankéou. En 1901, les entreprises sont dédommagées. Georges Bouillard et l'armée réparent la voie entre Pékin et Baoding.

En 1902, l'Impératrice rentre à Pékin..... par la voie de chemin de fer et les travaux reprennent au rythme de 100-120 km par an. Le Fleuve Jaune est atteint à Shenzhou en 1905. L'ouvrage de franchissement, long de 3.030 m, considéré comme une réalisation remarquable du génie civil, y est construit de 1903 à 1905.

Le 13 novembre 1905 l'ensemble de la ligne Pékin-Hankéou est inauguré.

1909: la ligne, très rentable, est rachetée par la Chine.

6. Extraits de l'Article de WEI Zhong traduit par Qi Feifei (ECP2008)

(« 沙海昂的传奇一生和他的藏书 », 作者:魏忠, 博览群书 2000 年第 6 期)

« Il a combattu avec le corps expéditionnaire des Dardanelles, où il a participé à la fameuse bataille de Gallipoli. Mais les Turcs se sont montrés beaucoup plus déterminés que prévu et le combat a tourné à l'hécatombe pour les Alliés. En effet, les troupes alliées n'étaient pas familières avec le terrain et durent faire face à l'armée turque en lui opposant une résistance opiniâtre. La bataille a été très intense. Les pertes militaires françaises dans cette bataille ont atteint jusqu'à 47 000 personnes. »

1914 年, 第一次世界大战爆发, 42 岁的沙海昂不顾在中国的家小和自己的年龄, 毅然辞职返回法国参战, 他作为法军军官随远征军赴土耳其作战, 在那里他参加了著名的加利波利战役, 协约国军队由于不熟悉地形又遭到土军的顽强抵抗, 战斗进行得非常激烈, 反复发生白刃格斗, 法军在该战中伤亡达 47000 多人。

« Malgré la victoire des Alliés pendant la Grande guerre, ses conversations avec les gens, où il disait plutôt admirer le courage des Turcs ont laissé beaucoup de gens perplexes. »

此后不久, 沙海昂又重新回到北京任职, 尽管大战中协约国获胜, 而他与人谈论时, 言词之中相当佩服土耳其人的勇敢, 称他们为良好的军人, 这一点令当时很多国人不解。

7. Les campagnes de Joseph Charignon 1914-1918, notes prises par Philippe Charignon sur son dossier militaire (Réf. : Centre historique des archives de l'armée, Château de Vincennes, dossier n° 4YE4060 – Armée de terre)

Campagnes auxquelles l'Officier AJH CHARIGNON a pris part :

Tonkin : fin 1914

Arras : juin-août 1915

Champagne : septembre 1915 à février 1916

Verdun : février 1916 à juillet 1916

Chemin des Dames : 1917

Aisne : 1918

Opérations s/ Verdun : mars 1918 à 11 novembre 1918

8. Nécrologie d'AJH Charignon par Paul Pelliot dans le T'oung Pao (东报) **volume27 , 1930 [Extraits]**

J'aurais aimé à dire beaucoup de bien de ce livre qui représente un gros effort dépensé dans des circonstances difficiles ; mais je dois bien avouer dès l'abord que les résultats ne me paraissent pas répondre à la peine qu'ils ont coûtée. D'un travailleur de bonne volonté qui vit à Pékin et part de l'édition Pauthier, même s'il y intercale les chapitres spéciaux de Ramusio, nous ne pouvions naturellement pas attendre une édition critique au point de vue du texte français, ni une annotation originale puisée dans des documents occidentaux. Mais les sources chinoises pouvaient fournir pour beaucoup de chapitres les éléments d'un commentaire nourri et très neuf, et c'est ce que M. CHARIGNON semblait promettre dans un titre si long qu'il est tout un programme. A l'épreuve, son édition est assez décevante. Sans préjuger de ce que pourra contenir le troisième et dernier tome, où il sera traité de la Chine orientale et méridionale et de l'Océan Indien, les deux premiers volumes sont viciés par une appréciation à mon sens insoutenable du rôle que joua Marco Polo à la cour de Khubilai.

[...]

Mais je ne voudrais pas laisser le lecteur sous une impression fausse. Les notes puisées dans la littérature chinoise par M. Ch[arignon] sont d'une grande richesse, et mettent une masse considérable d'informations à la disposition des lecteurs qui n'ont pas un accès direct aux langues d'Extrême-Orient. L'erreur de M. Ch[arignon] a été d'accorder trop de créance à des compilateurs chinois modernes qui ne sont pas toujours de bons savants et à qui en outre les sources mongoles, persanes, arméniennes, européennes ne sont connues que par des traductions incomplètes et souvent infidèles. J'ai dit maintes fois l'estime où on devait tenir l'érudition chinoise, mais quand elle travaille sur des données chinoises uniquement ; l'histoire de l'époque mongole, où tant de disciplines doivent intervenir, est de celles où elle est mal à l'aise. Qu'on y ajoute un contingent d'inexactitudes qui sont le fait personnel de M. Ch[arignon], et on comprendra que les lecteurs ou commentateurs de Marco Polo auront assurément à tenir compte désormais des notes si copieuses de M. Ch[arignon], mais qu'ils ne les devront utiliser qu'avec précaution.

فيليبي