



© Gallica.bnf.fr

Source : Gallica.bnf.fr

C Joseph Charignon (1894)

Portrait chinois

Philippe Fourneraut (88), ancien président du groupe Chine, a découvert Joseph Charignon à l'occasion du centenaire du « petit train du Yunnan¹ ». Pour *Centraliens*, il revient sur le parcours de cet ingénieur devenu historien, qui contribua avec d'autres *Centraliens* à la construction des chemins de fer chinois.

Joseph Charignon (1872-1930), né dans une famille nombreuse et rurale de la Drôme dauphinoise, acquiert ses premières connaissances auprès des curés des environs de sa commune de Châteaudouble avant d'entrer en 1885 au petit séminaire de Valence². Il passe son baccalauréat ès lettres en 1888 et 1889. Boursier d'État, il rejoint le lycée Saint-Louis à Paris où il obtient son baccalauréat ès sciences l'année suivante. Il y poursuit des cours préparatoires et passe le concours de l'École Centrale où il entre à la 50^e place sur 237 admis.

Sa scolarité est bonne sans être exceptionnelle. Il opte pour la spécialité métallurgiste en 2^e année d'où il sort 21^e sur 51 et obtient son diplôme en 1894 au 77^e rang des 198 diplômés.

À sa sortie de l'école, il commence son service militaire au 33^e régiment d'artillerie à Poitiers et le finit en octobre 1895 à Langres, puis est brièvement préparateur de chimie à l'École.

Toujours plus vers l'est

Pour son premier emploi, il rejoint la Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongements, filiale de la Vitali³, Picard & Cie qui est constructrice et concessionnaire de la ligne. Il y est sous-chef de section sur le chantier en plein cœur de l'Anatolie, une zone alors turbulente. Il y pratique sans doute le turc et le grec.

Il revient en 1897 en France où il est engagé par la maison Coignet⁴ pour tracer le chemin de fer à voie étroite de Saône-et-Loire.

Il reçoit alors plusieurs offres, des chemins de fer algériens ou de la société franco-belge Doyle & Bacalan par exemple. Il envisage un temps de rejoindre le Transvaal avant d'accepter de prendre du service pour Fives-Lille sur le projet de ligne reliant le Tonkin à la capitale provinciale du Kouang-Si (广西) en 1898. Le projet, jugé non rentable par Fives-Lille, sera finalement avorté.

Il a trouvé la voie

Charignon, qui s'est installé en Chine, travaillera finalement pour la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, une entreprise créée le 10 août par les membres du consortium ayant remporté l'appel d'offres⁵. Le tracé préliminaire du chemin de fer du Yunnan aurait exigé des pentes et des courbes



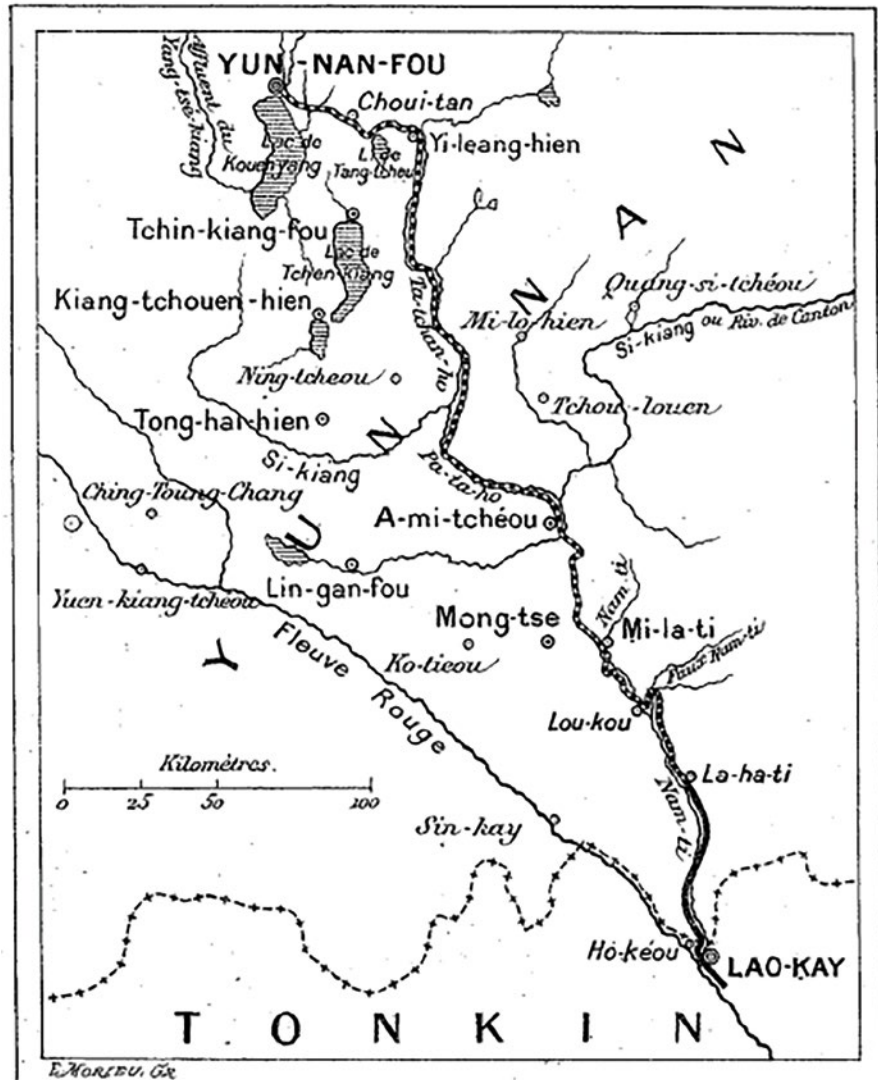
À l'école en uniforme – source : famille -
La politique de Pékin.

impossibles, aussi en 1901, Charignon travaille à un nouveau tracé destiné à amoindrir les déclivités et élargir les rayons des virages. « [P]rogressant et campant au travers la forêt dense, [il] a effectué les repérages et élaboré les plans en s'impliquant beaucoup. »

Dans le Yunnan, Charignon n'a pas succombé à la malaria, à la fièvre jaune ni même à la peste, qui ont décimé⁶ coolies venus du nord de la Chine et cadres étrangers⁷. En 1902, il est « ingénieur civil » à Hankéou (汉口). Il gagne ensuite Pao-ting-fu (保定府), dans la province du Tcheli (actuel Hebei), tête nord de la ligne Pékin-Hankéou (Kin-Han 京汉铁路). Il y est en charge du relevé du tracé avec l'ingénieur Descotes, notamment entre Shunde et le fleuve Jaune⁸, le relevé côté sud étant achevé en 1903.

Tourments de carrière et familial

La construction du Kin-Han s'achevant en 1905, Charignon s'installe à Shanghai.



Plan des chemins de fer du Yunnan – source : JLB – La nature 1909-3.

Il s'établit comme ingénieur civil en 1906 ; il y est d'abord représentant des chemins de fer indochinois. En 1907, il s'associe à un autre Centralien, ancien du bureau d'étude du Kin-Han, Fernand Caissial (1895), qui a fondé le Sino-French Engineering Syndicate, une société d'ingénierie et de commerce impliquée notamment dans les chemins de fer. Ensemble, ils remportent l'appel d'offres de fourniture de charbon aux services municipaux de la concession française pour 1908.

C'est à cette période que 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 km.

1. Cf. l'article de Jean-Louis Bordes (58) paru dans *Centraliens* n° 592 (mars 2009).
2. Au XIX^e siècle, les petits séminaires servaient d'alternatives catholiques (et gratuites) aux lycées.
3. « Centralien de l'année » 2017-2018. Cf. l'article de Jean-François Belhoste et Thierry Claeys dans *Centraliens* n° 655 (sept.-oct. 2017).
4. Edmond Coignet (1879), fils de François Coignet, le pionnier du béton armé, dirige avec son condisciple Paul Grosselin (1879) une entreprise de travaux publics. Ils ont obtenu en 1897 la concession d'une ligne métrique reliant Château-Chinon à Autun.
5. Notamment la Société de construction des Batignolles (SCB) et la RGCF de Philippe Vitali.
6. Entre 15 % et 20 % des employés furent victimes essentiellement de maladies mais aussi d'accidents, tel Luigi Pelli (1870), ou des raids de « mandrins » locaux.
7. Français, Grecs, Italiens, dont de nombreux Centraliens¹.
8. Attesté en 1904. Il est alors sous l'autorité d'Henri Seymat (1891), ingénieur en chef de la construction du tronçon nord, Georges Bouillard (1884) étant ingénieur en chef de l'exploitation.
9. Il sera rejoint par le Japonais Seijiro Hirai.

Le 15 juillet 1907, il épouse Louise Médard à l'église Saint-Joseph de Shanghai. Louise est la fille de Léon Médard, professeur puis directeur de l'école de l'Arsenal de Futcheou (福州造船廠), et de la fille d'un mandarin local.

Le Français devient Chinois

Appelé au ministère des Postes (邮传部顾问), ministère qui chapeaute les communications intérieures, il y devient expert étranger pour les chemins de fer en 1908. C'est donc à Pékin que naît sa fille unique, Marie-Louise, dite Lily, le 27 juin de cette année. Alors que la première loi de naturalisation

est promulguée le 28 mars 1909, Joseph Charignon est le premier à en bénéficier en 1910. Il devient sujet chinois sous le nom de Sha Hai'ang (沙海昂).

Nommé conseiller du directeur général de la ligne du Lung-Hai (隴海鐵路), S. C. Sze, il effectue avec des ingénieurs néerlandais une reconnaissance du tracé du prolongement est entre Kaifeng et la mer. Il fait un relevé de la côte du Nord-Kiangsu et détermine que Haimen, sur le delta du Yangtsé, est le meilleur terminus. Il ne sera pas suivi puisque la ligne aboutira près de Lianyungang.

En 1911, la « révolution Xinhai » (辛亥

革命) renverse l'empire, la République est proclamée le 1^{er} janvier 1912 avec Sun Yat-sen comme président. Charignon est nommé conseiller technique à la Direction générale des chemins de fer chinois, au ministère des Voies et Communications (交通部顾问)⁹.

Sous la présidence de Yuan Shikai (袁世凯), ancien chef de l'armée d'élite du Beiyang, Charignon s'attaque au plan de développement du réseau ferré. Il publie son projet en 1914 à l'imprimerie des Lazaristes du Pei-Tang sous le titre : *Les Chemins de fer chinois : un programme pour leur développement*¹⁰.



Joseph Charignon, son épouse et sa fille sur le quai d'une gare de la ligne du Yunnan lors de l'inauguration de la ligne en 1910 – source : famille.

L'artilleur patriote

Entre-temps la guerre a débuté sur le sol européen. Dès le 20 août 1914, Joseph Charignon se rend auprès de la légation de France afin de fournir des renseignements sur les implantations allemandes en Chine et en particulier sur les « *forces militaires ennemies défendant le territoire et le port de Kiaou-Tchéou* ».

En novembre, il reçoit – malgré sa naturalisation – une convocation pour aller au Tonkin effectuer comme lieutenant de réserve une période d'instruction militaire aux batteries d'artillerie coloniale. Son statut fait débat et est relayé par la presse nationale.

Le 28 décembre à Haïphong, il embarque pour la mère-patrie. À son arrivée en janvier 1915 il est affecté au 2^e régiment d'artillerie lourde, mais il tombe gravement malade. Il est ensuite affecté à l'état-major en avril 1915, peut-être comme interprète car il parle couramment l'anglais¹¹, et fait partie de l'expédition des Dardanelles en avril-mai 1915.

Le lieutenant Charignon 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 est promu capitaine le 6 mai suivant.

Le 25 juin 1916, il est de nouveau évacué, cette fois pour une maladie du foie 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. Il y ronge son frein et, après de nombreuses demandes, 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 en Sibérie pour y combattre les bolchéviques¹².

L'érudition en guise d'action

Ayant échappé de peu à la mort à Omsk, il rentre à Pékin affaibli, son gazage

sur le front français le forçant à rester dans sa résidence pékinoise. Il reste toutefois conseiller auprès du ministère des Communications.

En 1922-1923, il rédige un cours et enseigne en français l'histoire de France à l'université de Pékin.

Il met à profit sa connaissance géographique de la Chine, acquise au cours de ses reconnaissances d'ingénieur de tracé ferroviaire, pour se lancer dans un commentaire du récit de Marco Polo. Il publie chez l'éditeur de Pékin, Albert Nachbaur, *Le Livre de Marco Polo, citoyen de Venise* en trois tomes (en 1924, 1926 puis 1928). La moitié de ses livres est constituée de notes qui tentent d'identifier les lieux et personnages évoqués par le Vénitien et d'expliquer les passages étranges du récit.

Pour cela il s'était constitué une riche bibliothèque d'ouvrages chinois, complétée par des ouvrages européens : ouvrages de géographie et d'histoire, récits de voyages, de sinologie, dictionnaires de langues, etc. Il correspond également avec des lettrés chinois comme le professeur Feng Chengjun de l'université de Pékin ou Zhang Xinglang, professeur à l'université Fujen, lui-même traducteur de Marco Polo en chinois, dont il fait la connaissance en 1923.

Si Paul Pelliot n'apprécie pas le résultat¹³, il loue cependant l'énorme travail de documentation de Joseph Charignon. Son travail fit longtemps référence, ainsi le grand sinologue 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.



À Hanoï, fin 1914 – source : famille Charignon.

Route de la soie maritime

Une fois son *Marco Polo* achevé, il commence l'analyse du récit autobiographique de Fernão Mendes Pinto, un aventurier et explorateur portugais.

Ce récit 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. Puis, suite à un (de ses nombreux) naufrage(s), il est prisonnier

10. Il reçoit le prix Potron de la Société de géographie pour cette publication, consultable sur le site des Ponts et Chaussées : <https://patrimoine.enpc.fr>.

11. En plus de l'italien, du grec moderne, du turc et du chinois.

12. Corps auquel le célèbre orientaliste Paul Pelliot ou Joseph Kessel appartiennent également.

13. Nécrologie de Charignon par P. Pelliot in *Toung 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 de son effort. »

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. Malheureusement, Joseph Charignon ne put mener à bien ce nouveau défi. Emporté par une hémorragie cérébrale, il décède le 17 août 1930 à l'hôpital Saint-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*, publié à titre posthume, fut bien moins apprécié que son *Marco Polo*.

Auprès de Ricci, Schall et Verbiest

Les obsèques de Joseph Charignon furent célébrées en grande 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'or. Le chargé d'affaires de la légation de France prononça l'éloge funèbre au cimetière de Chala¹⁴ devant une foule nombreuse d'amis et relations.

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. »

Philippe Fourneraut (88), ancien président du groupe Chine

14. Cimetière concédé aux premiers jésuites de la cour Ming.



Joseph Charignon dans sa résidence pékinoise, appelée « Porte Maillot pékinoise » en souvenir de sa jeunesse parisienne où la porte Maillot était un lieu d'amusement avec son Luna Park et autres bals – source : famille Charignon.