

Réseaux techniques et concepts de modernisation

Le cas des chemins de fer thessaliens, vers la fin du XIX^e siècle

Catherine Bregianni



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/4700>

DOI : 10.4000/cdlm.4700

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2009

Pagination : 291-306

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Catherine Bregianni, « Réseaux techniques et concepts de modernisation », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 78 | 2009, mis en ligne le 15 février 2010, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/4700> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.4700>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Réseaux techniques et concepts de modernisation

Le cas des chemins de fer thessaliens, vers la fin du XIX^e siècle

Catherine Bregianni

Le chemin de fer : un réseau tant réel que métaphorique

- 1 La métaphore technologique fait référence tant à l'expansion d'une économie qu'aux changements et à la multiplication de ses infrastructures réelles¹. Dès lors, l'évolution de la civilisation matérielle ne peut être réellement analysée si les potentialités de l'ensemble social à accueillir les innovations de la vie matérielle ne sont pas prises en compte. Le développement technologique peut être considéré comme une répercussion de la modernisation économique et sociale, mais en même temps il est son préalable². L'expansion des chemins de fer pendant le XIX^e siècle en Europe peut être comprise dans cette perspective complexe puisqu'elle révèle la nécessité des sociétés à unifier les marchés nationaux et à construire au-delà un espace économique uniforme. Ainsi, pour le saint simonien M. Chevalier le chemin de fer représentait le symbole parfait de la coopération universelle³. Par conséquent, la révolution des transports vers la moitié du XIX^e siècle est corrélée à l'internationalisation du capital, la prolifération des échanges commerciaux et la popularisation des pratiques bancaires⁴, phénomènes qui étaient mis en évidence durant cette même période.
- 2 En Grèce, le projet ferroviaire a tout de suite agencé les différentes options concernant le développement du pays. D'une part, le chemin de fer était conçu comme moyen de communication entre les différents noyaux de l'économie régionale ; ses ramifications et gares étaient donc perçus comme points infimes d'un réseau local, à peine étendu jusqu'à couvrir le territoire national. D'autre part, dans une perspective politique différente, les chemins de fer grecs ne font sens qu'à l'échelle du réseau européen et de sa participation aux structures du marché mondial. Les différentes perceptions de l'expansion du réseau ferroviaire ne s'appuyaient pas seulement sur des évaluations

financières divergentes, mais elles reflétaient également les visions politiques en ce qui concerne l'emplacement de la Grèce sur la périphérie des mécanismes du marché. On retire ici une première annotation : l'espace étant neutre, selon l'expression de B. Lepetit, il n'est plus un territoire, mais une surface de projection⁵ des idées ou des concepts. Ainsi, un réseau technique, tel que le réseau ferroviaire, englobe tant la perception sociale que l'expérience individuelle de l'espace.

- 3 Puisque la modernité technologique extériorise le rapprochement de l'économie locale aux structures économiques centrales, le rôle polyvalent du réseau ferroviaire permet de repérer les diverses conséquences dérivant de l'annexion de la Thessalie⁶, ex-province de l'Empire ottoman, au territoire grec en 1881. Une fois l'expansion du chemin de fer thessalien repérée et appréhendée, la mise en place des questions concernant la genèse du réseau comme agencement de l'espace ou encore comme répercussion matérielle d'un langage social⁷ peuvent devenir l'axe central d'une méta-analyse. Or, dans un premier temps, l'élaboration restreinte de l'afflux des sources directes nous oriente vers un travail plus ou moins conventionnel. Par conséquent, on se limitera aux aspects pragmatiques du sujet, sans pour autant quitter ses aspects théoriques.
- 4 D'ailleurs, le chemin de fer représente l'archétype du réseau, ainsi que le fondement du modernisme. Une telle approche n'est pas éloignée des nouveaux concepts régissant l'histoire économique et sociale, ce qui témoigne, dans cette analyse, de l'emploi de certains outils interdisciplinaires⁸. Ici, on apporte une dernière définition concernant le contexte de cette analyse : les sources archivistiques élaborées ne décrivent pas l'influence directe du réseau ferroviaire dans la vie quotidienne des villes thessaliennes⁹ ; elles soulignent surtout la dimension sociale et politique du réseau, ainsi que les issues économiques nées de la mise en circulation de ce nouveau moyen de transport. Le chemin de fer, pourtant, provient de l'économie urbaine, étant un pivot essentiel de la révolution industrielle¹⁰. Parler alors du chemin de fer, c'est parler de l'univers urbain et de sa pénétration dans l'économie agricole via la modernité technologique.
- 5 Le réseau thessalien était d'abord perçu comme un nœud de points périphériques¹¹, sans appui au centre athénien. Le premier projet, basé entièrement sur l'initiative privée, a conduit à une convention passée entre le gouvernement d'Alexandros Koumoundouros et le banquier Théodoros Mavrokordatos en septembre 1881¹² ; ce projet concernait la construction d'une voie ferrée de Larissa à Volo¹³, c'est-à-dire joignant deux villes thessaliennes principales qui se trouvent à une distance de 60 kilomètres seulement. Si la textualité du réseau se forme par un ordre de signes, décrivant les nécessités humaines, on note une volonté d'agencer économiquement une région géographique où le transport des grains – surtout du blé – est d'une grande importance économique. L'accession du blé au port de Volos décrit l'intention initiale de maintenir les structures du commerce existantes, c'est-à-dire de ne pas enchaîner le transport de la production agricole locale par le port du Pirée¹⁴.
- 6 Cet agencement ne pouvait être qu'en faveur des grands propriétaires fonciers de la Thessalie. Il n'est pas inutile d'ajouter ici que l'annexion du territoire thessalien par la Grèce n'a pas rompu les rapports précapitalistes régissant auparavant le statut de la propriété agricole. La transmission progressive des *tçifliks*¹⁵ par leurs anciens propriétaires ottomans aux hommes d'affaires de la Diaspora grecque – par l'acquisition à un prix avantageux des terres ottomanes – ne signifia pas le passage à

une économie capitaliste mais énonce, plutôt, une activité supplémentaire concernant le placement des capitaux de la Diaspora¹⁶. Ainsi, l'homme d'affaire Andreas Sygros, disposant lui aussi d'un tçiflik dans la région thessalienne, propose aux membres de la Diaspora grecque des moyens leur permettant d'ajuster leur comportement économique aux transformations des mécanismes du marché¹⁷. Par ailleurs, les agrariens grecs de l'entre-deux-guerres ont accentué le rôle conservateur de la grande propriété thessalienne et son implication très restreinte à la modernisation économique et sociale du pays, mise en question justement durant ces années¹⁸.

- 7 On peut alors formuler l'hypothèse que la conception d'une voie ferrée intérieure ait pu favoriser la préservation d'une économie close et contrôlée par une minorité de grands propriétaires fonciers. D'une part, le cas thessalien – malgré ses limites – montre d'une façon nette que l'adoption d'une politique d'expansion ferroviaire par les pays balkaniques après les années 1970 ne forme pas un chemin de modernisation vibrante, mais une option de développement régional, sans nier pour autant la recherche d'un espace économique commun. Aux antipodes de ce schéma, la bibliographie récente identifie l'industrialisation des pays développés à la promotion des chemins de fers, ces derniers perçus comme instrument de l'unification des mécanismes du marché et, par conséquent, soutenus par la politique étatique¹⁹.
- 8 D'autre part, l'articulation d'un réseau quelconque dépend toujours des particularités de l'économie l'entourant : en Thessalie, son caractère clairement rural a été transmis à sa toile urbaine. Les villes thessaliennes sont dépendantes de la campagne, ce qui oblige les investissements dans le secteur industriel à s'appuyer sur l'écoulement des produits agricoles. Par ailleurs, le dispositif productif du pays est orienté vers l'agriculture, dont les produits conduisaient à une activité industrielle de technologie élémentaire²⁰. De surcroît, comme on le note dans la majorité des villes grecques, la population agricole peuple les villes thessaliennes, y affluant progressivement puisque la situation dans les tçiflik s'aggrave²¹. Donc, la structuration sociale des villes en Thessalie ainsi que la provenance rurale d'une grande partie de leur population déterminent leur caractère²². Concluant sur ce point, on doit noter qu'en Thessalie les limites entre l'espace urbain et l'espace rural sont peu claires²³.
- 9 La construction de la ligne ferroviaire thessalienne a été caractérisée par plusieurs sources comme le projet le plus important, réalisé en cette région juste après son annexion au territoire grec²⁴. Toutefois, le projet initial a été revu par le gouvernement de Charilaos Tricoupis au printemps 1882. Selon la nouvelle convention, la concession de la construction et de l'exploitation de la ligne Volo-Larissa a été accordée également au banquier de la Diaspora Th. Mavrocordato, tandis qu'un prolongement de la voie ferrée était prévu, allant de Velestino à Kalaback, et passant près de – ou par – Pharsale, Karditza et Trikkala²⁵. Ainsi, 140 kilomètres environ s'ajoutent à la longueur de la ligne qui dorénavant va s'étendre à une longueur de 200 kilomètres. La durée du privilège de concession est de 99 ans ; en même temps l'État préserve le droit de racheter la ligne après une exploitation de 15 ans.
- 10 Bien que le caractère périphérique du réseau subsiste, la prolongation de la voie ferrée démontre l'intention de réorganiser les axes locaux. Or, se construisent des points linéaires, des lignes ferroviaires qui s'attachent. La ville de Volo constitue un nœud central, se caractérisant par son accès à la mer. Le réseau local unit les noyaux urbains de la Thessalie en constituant un appareil d'urbanisation²⁶, et aussi de fractionnement de l'espace : tel un langage symbolique, les voies ferrées unissent et en même temps

décomposent le territoire²⁷. En général, le chemin de fer constitue un facteur puissant de reconstruction urbaine²⁸. Particulièrement en Thessalie, ce rôle dynamique devient un catalyseur juste après son annexion au territoire grec, puisque pendant le passé ottoman on note un système bipolaire vis-à-vis de l'organisation de l'espace : un réseau ottoman serré autour des cellules urbaines et un réseau chrétien parsemé à l'espace montagnard et semi-montagnard²⁹. Ainsi, la création du chemin de fer, juste après le passage de Thessalie à l'administration grecque, facilite l'urbanisation de la population chrétienne.

- 11 Les projets pour le chemin de fer thessalien, celui de Koumoundouros et celui de Tricoupis, incitent leurs perceptions opposées sur la question ferroviaire dans son ensemble. On doit ajouter ici que le projet thessalien s'intègre à la « fièvre » des grands travaux publics qui caractérise les gouvernements et les élites grecs pendant la décennie 1880 et au début des années 1890. La réouverture des marchés internationaux des capitaux pour l'État grec en 1878, quand le premier ministre était Alexandros Koumoundouros, est un facteur important de cet effort de rénovation technique, mais ne constitue pas la seule justification de la modernisation tentée par Koumoundouros lui-même puis par Tricoupis. En effet, le stéréotype de la transformation technique qui se répète dans les discours parlementaires du XIX^e siècle, devenant presque une banalité, nous aide à mieux percevoir l'image de modernisation proclamée par les élites sociales³⁰. D'autre part, ce stéréotype ne peut absolument pas garantir le développement d'une société quelconque parce que les mécanismes du marché durant le XIX^e siècle se sont soumis aux crises irrégulières.
- 12 Malgré le fait que Tricoupis ait considéré le chemin de fer comme une branche dynamique de l'expansion et qu'il ait reconnu l'importance de la connexion ferroviaire avec les grandes lignes d'Europe³¹, il a opté (pour des raisons financières) pour la construction des lignes étroites d'un mètre de large³², visant plutôt à la substitution des voies routières qu'à l'intégration économique de la Grèce aux structures modernisées. Hors de ces aspirations modestes, les débats parlementaires décrivent les positions du chef de l'opposition Alexandre Koumoundouros, jugeant que le réseau grec aurait dû s'incorporer progressivement aux voies européennes. Ainsi, Koumoundouros a opté pour les lignes larges de 1,40 mètres qui pourraient prolonger les voies européennes, et qui pourraient fonctionner comme passages ou intermédiations pour le commerce méditerranéen liant la Grèce à la circulation des capitaux européens³³. Koumoundouros inclut la construction du chemin de fer parmi les objectifs principaux de son gouvernement³⁴. Il semble que pour les observateurs extérieurs de la réalité grecque, cette conception plus ouverte du développement ferroviaire du pays soit indiscutable, puisque pour eux le transport des produits et des hommes entre la Grèce et l'Europe aurait dû se réaliser au travers du chemin de fer³⁵. Les objectifs cependant divergents du développement ferroviaire³⁶ reflètent les conflits infra-bourgeois tout autour du concept et du contenu de la modernisation du pays, mais ils ne nient pas le libéralisme de l'État grec. Un libéralisme qui, pendant les dernières décennies du XIX^e siècle, se trouve aux origines de la politique économique.

Brève chronique de l'exploitation ferroviaire

- 13 Peu après la convention de mai 1882, signée entre le Premier ministre Ch. Tricoupis et Th. Mavrocordato, la construction du réseau fut rétrocédée par le concessionnaire à

l'ingénieur italien de Chirico (père du futur célèbre peintre) qui devrait apporter son concours au français M. Lescanne³⁷. Les lignes à construire couvriraient un parcours total d'environ 202 kilomètres, et seraient constituées d'une voie d'un mètre de large. Deux années après la signature de la convention, en mai 1884, la partie Volo-Larissa a été inaugurée et jusqu'en juin 1886 les autres sections du réseau ont été également achevées³⁸. Des capitaux en provenance de la Diaspora, ainsi que de la Banque nationale qui, selon son gouverneur Ioannis Valaoritis³⁹, a pris en considération l'apport du chemin de fer pour l'expansion économique du pays et son caractère d'utilité publique⁴⁰, ont été utilisés pour le financement de la construction du réseau thessalien. La première section Volo-Larissa a été construite sans subvention de la part de l'État grec, puisque Ch. Tricoupis estimait que sa construction sur la plaine thessalienne était œuvre facile. Quant à la deuxième section l'État a accordé le subside de 20 000 drachmes par kilomètre.

- 14 En octobre 1882, la Société anonyme des Chemins de fer de Thessalie fut créée, dont le siège social était à Athènes ; elle entra en possession du nouveau réseau, cédé par le concessionnaire Th. Mavrocordato, pour un prix global de 22 500 000 francs or⁴¹. Son capital social fut fixé à 23 000 000 francs or, divisé en 92 000 actions de 250 francs chacune. Le vice-consul de la France à Volo écrit dans son rapport en 1899 : « Monsieur Mavrocordato était, et il est encore, m'affirme-t-on, le principal actionnaire de la Société des Chemins de fer de Thessalie puisque jusqu'à ce jour, on le considère comme possédant, à lui seul, un peu plus de la moitié des actions en circulation ». À partir du 23 février 1905 les actions de la société sont admises aux négociations de la Bourse de Paris. La Société marseillaise de crédit industriel et commercial fut agréée afin de représenter ses droits⁴². Jusqu'en 1911, près de 70 % des actions ont été placées à la cote de la Bourse de Paris, principalement par la Société marseillaise⁴³. La dépendance grecque des capitaux français et du savoir-faire importé est visible aussi dans l'exploitation de la ligne par des ressources humaines françaises⁴⁴, surtout pendant les premières années de son fonctionnement. Ainsi, de 1885 à 1889, l'ingénieur belge de Hesse a été chargé de la direction de l'exploitation, à laquelle le succède le français Coustenoble. Selon les informations fournies par Ch. Cheston qui voyageait en Grèce vers 1887, cette ligne ferroviaire aurait pu se comparer – au niveau de la gestion – aux grandes lignes européennes, car ses infrastructures matérielles étaient excellentes⁴⁵.
- 15 De même, l'ingénieur Coustenoble qui maintient sa place jusqu'à son décès en 1895, était assisté d'un personnel d'origine largement étrangère. Vers la fin du siècle la situation s'inverse : « Les influences politiques qui, en Grèce, s'introduisent partout où il ne faudrait pas, ont réussi à éliminer, progressivement, les employés européens, pour les remplacer par des indigènes », écrira grotesquement un agent diplomatique français⁴⁶. Vers la fin du siècle, deux Grecs, The. Vlastos et Ath. Politis, se trouvent à la tête de l'exploitation de la ligne. Au travers de cette interprétation restreinte du fonctionnement administratif de la voie ferrée thessalienne, on note que le réseau se base sur des structures centralisées : il s'agit là d'une façon éloquente de décrire la dépendance de la périphérie du centre athénien et, aussi, des capitaux étrangers.
- 16 Selon les données fournies par les Rapports annuels du Conseil Administratif⁴⁷, pendant les premières années du fonctionnement de la Société le volume des produits transportés ne correspond pas aux estimations. Ainsi, en 1888, le Conseil administratif déclare : « Les espoirs pour la récolte agricole se sont démentis, également pendant l'année 1887, puisque la Thessalie se confronte à une période prolongée de sécheresse⁴⁸

». Par d'autres sources, a été aussi déclaré l'échec financier de la ligne à cause de la sécheresse qui a dévasté la production céréalière thessalienne vers la moitié des années 1880⁴⁹. En même temps, le chiffre fait par les frais des passagers reste presque stable et, en général, les profits couvrent à peine les dépenses. Ainsi, jusqu'en 1891, la Société n'a pas pu distribuer de dividende à ses actionnaires. Devant la nécessité de contracter des emprunts successifs à la Banque nationale, la Société suit, néanmoins, une politique dynamique : améliorations techniques, construction des dépôts, approvisionnements en matériel constituent les mesures prises durant le dernier quart du XIX^e siècle⁵⁰.

- 17 Parmi ces mesures, on doit aussi considérer le prolongement de la ligne d'une voie étroite de 60 centimètres de large, longeant la mer de la ville de Volo au village Lechonia et couvrant 13 kilomètres. Ce prolongement, décidé en 1884 et inauguré en 1896, gratifie le sectionnement du réseau, valorisant la ligne maritime et construisant un nouveau nœud de repères périphériques. En 1900 ce noyau se prolonge jusqu'au village du Pélion Miliès, section qui commence à être exploitée en 1903⁵¹. La Société cherche, alors, à exploiter d'autres potentiels du chemin de fer, c'est-à-dire des issues récréatives pour la population urbaine : il s'agit d'une tactique suivie par l'ensemble des réseaux périphériques grecs. En guise d'exemple, on note le projet parallèle de la Société de Chemin de fer du Péloponnèse qui, en 1892, met en fonctionnement le prolongement de la ligne Pyrgos-Olympie menant aux bains de Kyllyni⁵². D'autres projets non réalisés peuvent démontrer aussi le rôle non exclusivement commercial d'un chemin de fer de modeste longueur pour la vie d'une société locale. Ainsi, à la fin du siècle à Syros, la réalisation d'une voie ferrée était perçue comme un appui important afin de faire de l'île un paradis touristique⁵³. Cet aspect met en évidence une nouvelle valorisation de l'espace et décrit une première tournure à la modernité urbaine.

L'unification de l'espace : la ligne Pirée-Larissa-frontières

- 18 L'exploitation d'une voie périphérique n'a pas exclu les projets concernant la connexion ferroviaire de la capitale grecque avec les frontières de l'Empire ottoman (telles qu'elles furent jusqu'en 1912), et à partir de là, sa jonction avec le réseau européen. Les élites politiques ont déjà bien compris la nécessité d'une telle jonction : « C'est la ligne du Pirée-frontière qui, traversant les provinces continentales, devait tôt ou tard se relier au réseau de chemins de fer Européens »⁵⁴. Cette conception par rapport à la construction d'une ligne nationale nous aide à préciser la différenciation des systèmes du développement ferroviaire en Grèce : on a distingué, à l'exemple examiné dans les pages précédentes, la création d'un réseau périphérique. Ici on va examiner la création de la ligne centrale. Ces deux différents systèmes du réseau ferroviaire démontrent aussi l'individualisation des structures techniques, adaptées au type du réseau.
- 19 Malgré les débats parlementaires successifs, et l'introduction des projets de lois concernant la construction d'une ligne Pirée-Larissa, un tel projet n'a été achevé qu'à l'aube du XX^e siècle. Deux concessionnaires, le français L. Perdoux en 1881 et l'anglais W. Eckerstley en 1889, n'ont pas réussi à réaliser le projet, le premier parce que sa convention a été invalidée par le gouvernement de Charilaos Tricoupis et le deuxième parce que la Société créée a fait faillite en 1894. En 1900, le ministre des Finances

A. Simopoulos fournit des informations importantes sur les travaux exécutés par W. Eckerstley, dans un rapport officiel : « Pour cette ligne, l'État avait dépensé une vingtaine de millions de francs, lorsque la compagnie chargée de cette entreprise, il y a huit ans, fut déclarée en faillite. Aujourd'hui, la partie achevée de cette œuvre, après avoir subi des dégâts considérables, représente encore la moitié de la somme dépensée pour la construction⁵⁵ ».

- 20 En outre, l'émission de deux emprunts publics, celui de 1873 et celui de 1889, pour la construction de la ligne a échoué à cause de l'insolvabilité de l'État grec⁵⁶. D'un autre côté, le Premier ministre Ch. Tricoupis a utilisé la plus grande partie de l'emprunt de 1889 pour payer les coupons d'intérêts par les anciens emprunts grecs, malgré le fait que l'objectif de cet emprunt ait été uniquement le financement de la construction de la ligne ferroviaire⁵⁷. Ainsi, par un capital nominatif de 89 500 000 francs n'ont pas été émis que les 60 000 000 francs. Par cette somme, seules les 22 000 000 drachmes ont été employées pour la construction de la ligne ferroviaire⁵⁸. Comme le rapport officiel sous-mentionné le déclare, les concessionnaires ont également mal géré cette somme restreinte⁵⁹. Selon le professeur de finances publiques A. Andreadis, « Les concessionnaires, en ne recevant pas d'allocation précise par kilomètre construit, ont amoindri les dépenses nécessaires. Ainsi, malgré l'investissement de 22 millions, même pas une partie de la ligne n'a pas été achevée. Au contraire, nous nous sommes trouvés devant plusieurs kilomètres de voie ferrées disséminés deci delà⁶⁰ ».
- 21 La guerre perdue de la Grèce contre l'Empire ottoman en 1897⁶¹ a mis en évidence les objectifs géopolitiques de la ligne en question, en même temps que les vues des élites politiques se transforment, se tournant vers l'espace européen. Cette même année ont commencé les négociations pour la construction de la ligne entre une corporation représentée par Herbert et George Reuter et le gouvernement grec⁶². Une inspection technique à Athènes accompagna le déroulement des négociations⁶³, tandis que la Maison Emile Erlanger et Cie à Londres et la Société de construction des Batignolles à Paris, présidée par Jules Gouin, se sont chargées de l'aspect technique du projet⁶⁴.
- 22 Ainsi, de 1900 à 1909, la construction progressive de la voie ferroviaire du Pirée aux frontières thessaliennes sera accomplie par la corporation sous-mentionnée⁶⁵. Il est à noter que l'écartement des voies est de 1,44 mètre de large, ce qui les rend accessibles au réseau européen. L'achèvement de la construction de la ligne a été financé par l'émission d'un emprunt national, émission accomplie par le Hambro's Bank et la Banque nationale de Grèce entre autres. L'émission manquée de la première partie de l'emprunt a conduit vers l'implication dans ce projet des banques françaises⁶⁶ qui en 1904 – en compagnie de la Banque nationale et des Hambro's Bank – ont procédé à l'émission d'une deuxième série des obligations de ce même emprunt⁶⁷.
- 23 La nouvelle ligne signifiera une nouvelle manière d'appréhender les dimensions spatiales⁶⁸, donnant la prépondérance à la voie ferrée centrale par opposition aux axes périphériques et n'ayant plus comme objectif de remplacer simplement les voies routières. Après les guerres balkaniques et l'annexion par la Grèce de territoires macédoniens et thraciens, la partie des chemins de fers ottomans conduisant de Salonique aux frontières grecques-bulgares et grecques-serbes a été incorporée à ce réseau⁶⁹. Ces parties de la ligne ont été exploitées par des sociétés privées, mais à partir de 1915 l'exploitation a été entreprise par l'État grec⁷⁰. L'intégration de la ligne thessalienne et de la ligne macédonienne – de Salonique à Alexandroupolis – à la société anonyme *Chemins de fers grecs* en 1920 illustre la création d'une ligne qui pourra se

prolonger infiniment *via* les réseaux européens et qui pourra soutenir une économie uniforme.

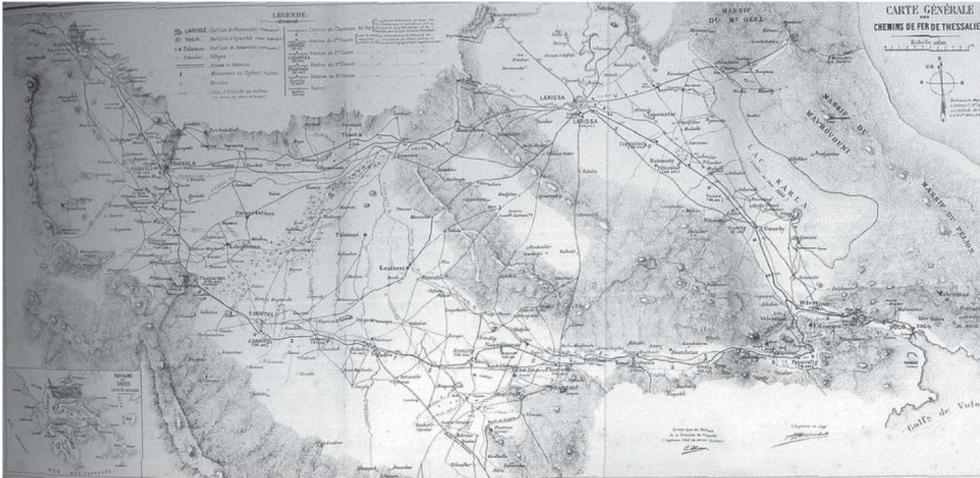
- 24 Ainsi, l'ancien réseau thessalien de Volo à Larissa a été incorporé au réseau central, constituant une section interne de ce dernier. Les appuis de l'ancien réseau thessalien ont été perçus comme points pour le transport des hommes et des produits vers le centre athénien, ouvrant aussi l'intérieur du pays vers la péninsule balkanique⁷¹. Alors, la partie Volo-Larissa peut être conçue comme branche du chemin de fer transbalkanique, voire du réseau de l'Europe centrale, à l'opposé des voies périphériques qui lient les principaux centres d'une région quelconque. Aux antipodes, le réseau de Macédoine, construit le dernier quart du XIX^e siècle exclusivement dans le territoire de l'Empire ottoman avec des capitaux internationaux, a lié Salonique à l'Europe centrale⁷². En parallèle, le réseau local (sectionné en points-fuites) risque de devenir le fournisseur de la ligne Pirée-Larissa surtout en ce qui concerne l'absorption des produits agricoles commercialisés. D'autre part, le port de Volo voit son rôle stratégique diminuer, à l'opposé de celui de Pirée. Il est clair que cet aperçu d'espace n'évoque que des pratiques économiques courantes : ainsi, en France (fournisseur à toute l'Europe du savoir-faire ferroviaire) dès 1867 a été incitée la connexion étroite des réseaux ferroviaires périphériques, ce qui renvoie à l'effort de dilater le marché national⁷³.

Conclusions

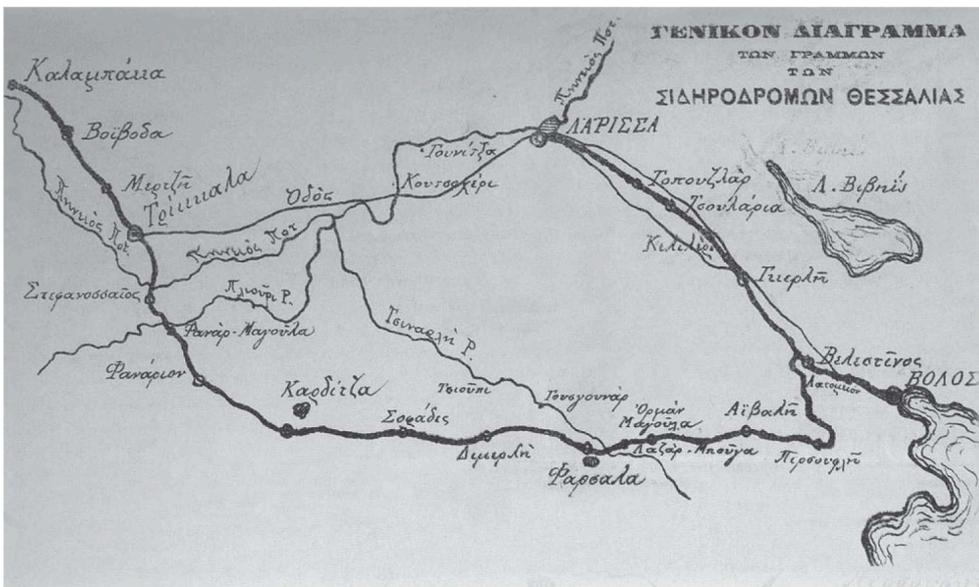
- 25 En guise de conclusion, on note que la courte histoire des chemins de fer thessaliens illustre les différents temps de l'évolution technologique et de son aperçu par les groupes sociaux. La construction du réseau obéit toujours à la prédominance du centre au détriment de la périphérie, mais son sectionnement dans l'espace décrit – en plus des exigences du développement périphérique – la perception matérielle des idées économiques et politiques. D'autre part, le chemin de fer représente une dimension pragmatique et réelle du progrès technique, ce qui nous permet de reconstituer l'image que les sociétés du passé avaient pour l'agencement de leur propre espace.
- 26 Par la courte analyse de la construction de deux lignes thessaliennes, celle du réseau périphérique et celle du réseau central, on constate deux différents aperçus de l'organisation de l'espace ; d'une part, le réseau périphérique – par la segmentation de l'espace – favorise un marché presque fermé et privilégiant l'exportation des céréales issues de la monoculture. D'autre part, le réseau central évoque l'attente de l'unification du marché national ainsi que l'intégration de la Grèce au territoire économique européen. Faisant ici allusion à une prochaine recherche plus approfondie, on doit noter que les logiques économiques différentes ainsi que les optiques diversifiées en ce qui concerne l'organisation de l'espace, peuvent s'entrecroiser avec la perception des réseaux antagonistes, tels que les réseaux routiers ou maritimes. Le discours parlementaire, avec ses apostrophes, décrit précisément l'interdépendance des structures économiques à « l'explication » du territoire géographique : « Je crois, Messieurs, qu'il fallait que notre transport ferroviaire unisse les villes continentales à celles maritimes. Des voies routières pouvaient être suffisantes là où les distances sont longues. Dans l'état présent des choses, je crains que la grande ligne continentale rende inutile le transport maritime. Il est triste, Messieurs... de tourner nos dos à la mer, qui

nous a donné la vie et qui peut nous aider à continuer de vivre comme nation indépendante... »⁷⁴.

Carte du réseau ferroviaire thessalien



Carte du réseau ferroviaire thessalien



Je voudrais remercier ici deux collègues et amies qui ont contribué à la rédaction de cet article pour leur aide. Au premier rang, mes vifs remerciements vont à M^{me} Maroula Sinaréllis de l'EHES, qui a eu la générosité de me concéder les documents archivistiques provenant des archives françaises. Je remercie vivement M^{me} Margarita Dritsa, professeur à l'Université ouverte grecque qui a inclus une première version de ce travail parmi les communications de la section « Public utilities, local resources and politics », XIIth International Conference on Urban History « European City in comparative perspective », Athènes, 2004.

NOTES

1. Cf. pour la relation entre technologie et économie, François Caron, *Le résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985, p. 150.
2. Pour une approche de l'impact social des changements technologiques, cf. entre une bibliographie très riche : Antoine Picon, « Towards a history of technological thought », dans R. Fox (ed.), *Technological change. Methods and themes in the history of technology*, London, Routledge, 1998, p. 37-50.
3. Cité dans Kostas Papaioannou, *Από τον αρχαιοελληνικό στον ευρωπαϊκό ουμανισμό* [De l'humanisme grec classique à l'humanisme européen], éd. Th. Kalafatis, Pirée, Université de Pirée, 2004, p. 173.
4. Cf. Eric John Hobsbawm, *L'ère des révolutions, 1789-1848*, Paris, Fayard, 1969. Comme Paul Bairoch le note, les chemins de fer ont commencé à influencer significativement l'économie des transports au moment où le processus du développement industriel était déjà assez largement entamé dans les pays occidentaux. Paul Bairoch, « Niveaux de développement économique de 1810 à 1910 », *Annales ESC*, 1965/6, p. 1105.
5. Bernard Lepetit, *Carnet de croquis. Sur la connaissance historique*, Paris, Albin Michel, 1999, p. 132.
6. Pour une analyse de la transformation survenante, en ce qui concerne la démographie et les mécanismes monétaires, cf. Catherine Bregianni et A. Antoniou, « Οψεις της θεσσαλικής ενσωμάτωσης (1881-1899). Οι άνθρωποι, το νόμισμα, οι μηχανισμοί της πίστης » [« Aspects de l'intégration thessalienne au territoire national (1881-1899). Les hommes, la monnaie, les mécanismes du crédit »], *Τα Ιστορικά*, vol. 38, p. 133-162.
7. Cf. Philippe Forget et Gilles Polycarpe, *Le réseau et l'infini. Essai d'anthropologie philosophique et stratégique*, Paris, Economica, 1997, p. 7-9. Simultanément *le réseau est un mode opératoire d'appropriation de la nature* [*ibid.*, p. 74].
8. Le recours aux outils interdisciplinaires ne forme pas un refus de l'identité de chaque discipline. Ceci comporterait un risque, parce que – comme le note B. Lepetit – « les différences entre les sciences sociales sont génératrices d'innovations ». B. Lepetit, *Carnet... op. cit.*, p. 130.
9. La création des villes autour des voies ferrées constitue un exemple solide de l'influence du réseau quant à l'expansion urbaine. Cf. George Revill, « Railway Derby : occupational community, paternalism and corporate culture, 1850-90 », *Urban History*, 28, 3 (2001), p. 378-399.
10. La contribution de l'expansion ferroviaire à la procédure de l'industrialisation massive de l'Europe occidentale est décrite par E. J. Hobsbawm dans *L'ère des révolutions, 1789-1848*, trad. de l'anglais par Fr. Braudel et J.-Cl. Pineau, Paris, Fayard, 1969, chap. 2.
11. En ce qui concerne la structuration géographique du réseau, cf. Maurice-François Rouge, « L'organisation de l'espace et les réseaux », dans *Éventail de l'histoire vivante, Hommage à Lucien Febvre*, Paris, A. Colin, 1953, vol. 1, p. 401-405.
12. La construction de cette voie ferrée a été concédée au banquier de la Diaspora Mavrokordatos sans garantie ou participation de la part de l'État grec.
13. Cf. L. Papagiannakis, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, 1882-1910. Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις* [Les chemins de fers grecs, 1882-1910. Dimensions géopolitiques, économiques, sociales], Athènes, MIET, 1982, p. 75-76.
14. Relativement à l'expansion du réseau ferroviaire et ses conséquences à l'exportation des grains, cf. également Michel Sivignon, *La Thessalie. Analyse géographique d'une province grecque*, Lyon, IER, 1975, p. 126.
15. Terme turc signifiant un grand domaine agricole.
16. Catherine Bregianni, « Ζητήματα διαχείρισης του αγροτικού χώρου. Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις μιας μεταρρυθμιστικής πολιτικής, 1870-1930 », dans *Η ιστορική πορεία του*

αγροτικού ζητήματος στην Καρδίτσα, Πρακτικά Συνεδρίου, 8-9 Ιουνίου 2002 [« Questions d'organisation de l'espace rural. Effets économiques et sociaux d'une politique réformatrice, 1870-1930 », dans L'évolution historique de la question agraire à Karditza, Actes du Colloque tenu à Karditza les 8 et 9 juin 2002], Karditza, 2003, p. 148-149. À l'égard des relations traditionnelles existantes entre le cultivateur et le propriétaire de la terre, cf. N. Pantazopoulos, « Παραδοσιακοί αγροτικοί θεσμοί σε δοκιμασία. Η περίπτωση της Θεσσαλίας. Ο Αλέξανδρος Παπαναστασίου και η αγροτική μεταρρύθμιση » [Institutions rurales traditionnelles en révision. Le cas thessalien. Aléxandros Papanastassiou et la réforme agraire], dans G. Anastasiadis, G. Kontoghiorgis et P. Pétridis (éd.), Αλέξανδρος Παπαναστασίου. Θεσμοί, ιδεολογία και πολιτική στο μεσοπόλεμο [Aléxandros Papanastassiou. Institutions, idéologie et politique pendant l'entre-deux-guerres], Athènes, Polytypo, 1987, p. 202-204. En ce qui concerne les structures thessaliennes traditionnelles de la production agricole, auxquelles on fait référence dans cet article, on renvoie à l'analyse de Christina Agriantoni : idem, Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα [Les origines de l'industrialisation en Grèce pendant le XIX^e siècle], Athènes, Archives Historiques, Banque Commerciale, 1986, p. 281-288.

17. A. Sygros, *Απομνημονεύματα* [Mémoires], éd.-intr. A. Aggélou, M. Chr. Chatziioannou, réimpr. de l'édition du 1908, Athènes, Ermis, 1998, vol. II, p. 267-273.

18. Cf. par exemple : B. Alivizatos, *La réforme agraire en Grèce au point de vue économique et social*, Παρίσι, Librairie du Recueil Sirey, 1932, p. 192.

19. Cf. entre autres : F. Dobbin, *Forging industrial policy. The United States, Britain, and France in the railway age*, Cambridge, New York, Melbourne, Cambridge University Press, 2, 1997, A. Martin, *Railroads triumphant. The growth, rejection, and rebirth of a vital American force*, New York, Oxford, Oxford University Press, 1992. En ce qui concerne la politique ferroviaire dans le cadre d'une économie périphérique, cf. R. M. Haywood, *Russia enters the railway age, 1842-1855*, New York, Columbia University Press, 1998.

20. M. Dritsa, *Βιομηχανία και τράπεζες στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου* [Industries et banques en Grèce de l'entre-deux-guerres], Athènes, MIET, 1990, p. 74.

21. Αι. Dimoglou, « Η διαμόρφωση των κυρίαρχων κοινωνικών στρωμάτων στο Βόλο (1850-1950) », dans *Πρακτικά του Β' Διεθνούς Συνεδρίου, Η πόλη στους νεότερους χρόνους. Μεσογειακές και βαλκανικές όψεις (19^{ος}-20^{ος} αι.)*, [« La formation des élites à la ville de Volo (1850-1950) », dans *La ville à l'époque moderne. Aspects méditerranéens et balkaniques, (XIX^e-XX^e siècles)*, Actes du II^e Colloque International], Athènes, EMNE, 2000, p. 467.

22. Alors que : « Le fait est que la ville s'enracine dans les habitudes et les coutumes des gens qui y habitent ». R. E. Park, « La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », dans Y. Grafmeyer, I. Joseph (prés. & trad.), *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Aubier, 1990, p. 86.

23. Cf. également : C. Bregianni, A. Antoniou, « Η Θεσσαλία από την αυγή του 20^{ου} αιώνα έως την επιβολή της μεταξικής δικτατορίας. Πτυχές ιδεολογικών και κοινωνικών συγκρούσεων [Thessaliedel'aubeduxx^e siècle à ladicaturedeI. Metaxas. Aspects de conflits idéologiques et sociaux] », dans *Θεσσαλία. Θέματα Ιστορίας* [Thessalie. Issues d'histoire], vol. I, Larissa, 2006, p. 294.

24. Cf. par exemple : Charles Cheston, *HEλλάς τω 1887* [La Grèce en 1887], Athènes, Akropolis, 1887 (éd. franç. et angl. 1887), p. 119.

25. Convention relative à la construction des lignes de Chemin de Fer de Volo à Larissa par Velestino, et de Velestino à Kalaback, 13 mai 1882. Également : Rapport du Vice-consul de France à Larissa et Volo, envoyé au Ministère des Affaires Étrangères le 2 février 1900. Archives du Ministère des Finances (France), F³⁰ 306.

26. En 1881, la ville de Volo a 4 987 habitants, Larissa 13 169, Karditza 4 504, Trikkala 5 563. En 1907, la ville de Volo a 23 533 habitants, Larissa 18 001, Karditza 9 664 et Trikkala 17 809. Sur l'élaboration des données statistiques du Ministère de l'Intérieur : Bregianni et Antoniou, « Οψεις

της θεσσαλικής ενσωμάτωσης (1881-1899). Οι άνθρωποι, το νόμισμα, οι μηχανισμοί της πίστης »... *op. cit.*, p. 139 et 159.

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

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

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

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

31. Cf. le discours parlementaire de Ch. Tricoupis, datant du 10 février 1883, cité par Ai. Flerianou (éd.), *Χαρίλαος Τρικούπης. Ηζωήκαιτοέργοτου*[Ch. Tricoupis. Sa vie, son œuvre], Athènes, Parlement Hellenic, p. 307.

32. Cf. le discours parlementaire de Ch. Tricoupis, datant du 4 novembre 1888, cité par Ai. Flerianou (éd.), *Χαρίλαος Τρικούπης. Ηζωήκαιτοέργοτου*... *op. cit.*, p. 444-445.

33. Comme le note F. Caron, les choix initiaux pour la construction d'un chemin de fer quelconque pèsent sur la technologie du réseau. F. Caron, « La naissance d'un système technique à grand échelle. Le chemin de fer en France, 1832-1870 », *Annales HSS*, 1998, n° 4-5, p. 860.

34. Cf. son discours prémonitoire, le 21 décembre 1870 [discours cité dans K. Papathanasopoulos, Αλέξανδρος Κουμουνδούρος. Σχόλια για μια βιογραφία [Aléxandros Koumoundouros. Annotation sur une biographie], Athènes, 1993, p. 162]. En ce qui concerne les positions de Koumoundouros, dans sa qualité de Premier ministre, pendant les débats parlementaires en 1871 sur la question de la construction du chemin de fer du Pirée à Athènes, cf. M. Kotea, « Ο σιδηρούς δρόμος στο λιμάνι του Πειραιά » [La voie ferrée au port du Pirée], *Τετράδιαεργασίας. Πάντειο Πανεπιστήμιο*, vol. 50, 2000, p. 18-19.

35. Cf. les observations relatives du mathématicien anglais Ch. Cheston, dans idem, *Η Ελλάδα...* *op. cit.*, p. 108, et celles du diplomate Sir Edward Law, dans St. Makrymichalos, *Sir Edward Law. Έναγλισμονημένος Βρετανός Φιλέλην*[Un anglais philhellène oublié], Athènes, 1974, Appendix : Foreign Office, Rapport annuel du Sir E. Law, p. 92. Sir E. Law, en qualité d'Attaché à l'Ambassade anglaise d'Athènes, a été chargé de l'étude de la situation financière du pays, juste avant la faillite de la Grèce en 1893. Cf. I. Valaoritis, *Ιστορία της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος*[Histoire de la Banque Nationale de Grèce] 1842-1902, vol. I, Athènes, BNG, 1980, 1^{er} éd., Athènes, 1902, p. 129.

36. Pour le caractère purement politique de ce désaccord, cf. aussi : L. Papagiannakis, « Το ελληνικό σιδηροδρομικό όνειρο το 19^ο αιώνα » [Le rêve ferroviaire grec au XIX^e siècle], *Ιστορικά Ελευθεροτυπίας*[*Journal Eleftherotypia. Revue Istorika*], avril 2005, p. 6-11.

37. Rapport du vice-consul de la France à Volo au ministre des Affaires étrangères, datant du 16 décembre 1899. Archives du ministère des Affaires étrangères, CCC., Volo 1899-1901.

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

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

40. I. A. Valaoritis, *Ιστορία της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος...* *op. cit.*, p. 84.

41. Rapport du vice-consul de la France à Volo au ministre des Affaires étrangères, datant du 16 décembre 1899. Archives du ministère des Affaires étrangères, CCC., Volo 1899-1901.

42. Décisions et avis de la Chambre Syndicale concernant les valeurs admises à la Cote Officielle, document du 22 février 1905. Archives du ministère de Finances (France), F³⁰ 306.
43. Rapport du vice-consul de France à Larissa et Volo à M. le Ministre Cruppi. Volo, le 8 mai 1911. Archives du ministère des Finances (France), F³⁰ 306. L'émission d'une quantité considérable des titres en France a eu comme résultat la demande d'accroissement des voix françaises dans le Conseil Administratif de la Société de la part des agents français. Cf. Rapport de M. Graillet, vice-consul de la France à Larissa et Volo, à M. le Ministre J. Cruppi, datant du 20 juin 1911. Archives du ministère des Finances (France), F³⁰ 306.
44. Pour le transfert du savoir-faire français en Grèce au XIX^e siècle et la formation professionnelle d'ingénieurs grecs en France, cf. F. Assimacopoulou et K. Chatzis, « Σπουδαστές στη Γαλλία, μηχανικοί στην Ελλάδα. Ο κόσμος των ελλήνων μηχανικών 19^{ος} - αρχές 20^{ου} αιώνα [Élèves en France, ingénieurs en Grèce. Le monde des ingénieurs grecs au XIX^e - début du XX^e siècle], *Neohellenica Historica*, I, 2008, p. 111-130.
45. C. Cheston, *HEλλάς τω 1887... op. cit.*, p. 121.
46. Rapport du vice-consul de la France à Volo au ministre des Affaires étrangères, datant du 16 décembre 1899. Archives du ministère des Affaires étrangères, CCC., Volo 1899-1901.
47. Cf. les Rapports du Conseil administratif, de 1886 à 1905. Cette série des sources se trouve aux Archives Historiques de la Banque nationale.
48. Εταιρία Ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας. Έκθεσις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας [Société *Les Chemins de fer de Thessalie*. Rapport du Conseil administratif de la Société], Athènes, 1888, p. 3.
49. Cf. C. Cheston, *HEλλάς τω 1887... op. cit.*, p. 122.
50. Informations tirées des Rapports du Conseil administratif. Également, cf. plusieurs documents provenant de la série F³⁰ 306 du ministère des Finances.
51. Cf. Vougioukas, « Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι από της γενήσεως των μέχρι σήμερα »..., *op. cit.*, p. 117.
52. *Ibid.*, p. 116.
53. Cf. Ch. Loukos, « Illusions and realities at the end of the Nineteenth Century : An attempt to construct a railway line on the island of Syros », dans Ph. Carabott (ed.), *Greek Society in the Making, 1863-1913, Realities, Symbols and Visions*, Aldershot, Centre for Hellenic Studies. King's College/Ashgate, 1997, p. 131-134.
54. Rapport du ministre des Finances A. Simopoulos à la Commission financière internationale, Athènes le 20 Mars 1900, Foreign Office 32/767.
55. Rapport du ministre des Finances A. Simopoulos à la Commission Financière Internationale, Athènes le 20 Mars 1900, Foreign Office 32/767.
56. A. Andreadis, « Εθνικά δάνεια και ελληνική δημόσια οικονομία. Από των νέων εξωτερικών δανείων μέχρι της πτωχεύσεως » [Emprunts nationaux et finances publiques grecques. Des nouveaux emprunts à la faillite], dans *idem*, *Εργα [Œuvres]*, K. Varvaressos, G. A. Petropoulos et I. D. Pintos (éd.), Athènes, Faculté de droit de l'université d'Athènes, 1939, vol. II, p. 376-377. Pour l'emprunt de 1889, contracté avec les Banques Hambro's et la Banque nationale de l'Allemagne, on doit préciser qu'il a été réalisé pour un capital nominal de 60 000 000 francs au lieu des 80 000 000 francs prévus par la convention initiale passée entre les banques et l'État grec. Cf. I. A. Valaoritis, *Ιστορία της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος...*, *op. cit.*, p. 116-117.
57. Andreadis, « Εθνικά δάνεια και ελληνική δημόσια οικονομία... », *op. cit.*, p. 431.
58. Andreadis, « Εθνικά δάνεια και ελληνική δημόσια οικονομία... », *op. cit.*, p. 377 et Simopoulos, Rapport du ministre des Finances A. Simopoulos à la Commission Financière Internationale... *op. cit.*
59. Rapport du ministre des Finances A. Simopoulos... *op. cit.*
60. Andreadis, « Εθνικά δάνεια και ελληνική δημόσια οικονομία... », *op. cit.*, p. 377.

61. Selon le diplomate anglais Sir E. Law, le fait que la ligne Pirée-Larissa n'a pas été construite a eu des conséquences négatives sur la poursuite de la guerre, parce que le ravitaillement de l'armée grecque a été rendu très difficile. St. Makrymichalos, *Sir Endward Law...*, *op. cit.*, troisième partie, « La Guerre de 1897, Journal intime. Correspondance », p. 55.
62. Cf. Lettre signée par Herbert et George Reuter datant du 18 mai 1898 et adressée au ministre des Finances grec George Streit, Foreign Office 32/767. Selon ce document les négociations ont été compliquées par les événements politiques de 1897.
63. Pour les conditions et la nécessité d'une inspection technique sur place, cf. Lettre du J. Guin et de Baron d'Erlanger au ministre des Finances grec George Streit, datant du 18 Mai 1898, Foreign Office 32/767.
64. Lettre signée par Herbert et George Reuter datant du 18 mai 1898 et adressée au ministre des Finances grec George Streit, Foreign Office 32/767.
65. On se réfère brièvement à la bibliographie relative au chemin de fer Pirée-Larissa-frontières : Papagiannakis, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι...*, *op. cit.*, p. 116, Vougioukas, « Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι από της γεννήσεως των μέχρι σήμερα »..., *op. cit.*, p. 116-117, M. Kotea, *Ηβιομηχανική ζώνη του Πειραιά, 1860-1900* [La zone industrielle du Pirée, 1860-1900], Athènes, 1997, p. 123-124, G. Antonopoulos, *Ογαλλικός ιμπεριαλισμός στην Ελλάδα* [L'impérialisme français en Grèce], 1897-1914, à paraître, G. P. Vougioukas, « Σιδηρόδρομοι [Les chemins de fer] », *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια* [Grande encyclopédie grecque], vol. I, Athènes, Pysros, 1934, p. 171.
66. Il est bien connu aux historiens que dès 1860 la France a été impliquée, au niveau du financement et du savoir-faire, à la construction de la majorité des lignes ferroviaires européennes. Cf. R. Cameron, « Le développement économique de l'Europe au XIX^e siècle. Le rôle de la France », *Annales ESC*, 1957/2, p. 252-255.
67. Cf. G. Antonopoulos, « Η γραμμή Πειραιάς - Λάρισα - Σύνορα [La ligne Pirée - Larissa - frontières] », *Ελευθεροτυπία/Ιστορικά* [Journal *Eleftherotypia*. Revue *Istorika*], 7/4/2005, p. 24-29.
68. Il est évident que ce développement du réseau ferroviaire est fortement lié aux mutations profondes des systèmes monétaires et à l'industrialisation. M. Offner, D. Pumain, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Paris, Ed. de l'Aube, 1996, p. 175.
69. G. P. Vougioukas, « Σιδηρόδρομοι » [Chemins de fer], dans *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια* [Grande encyclopédie grecque], Athènes, Pysros, 1934, p. 171.
70. Vougioukas, « Σιδηρόδρομοι »..., *op. cit.*, p. 171.
71. Cf. Ol. Traganou-Deligianni, « Οι σιδηρόδρομοι και η ιστορία τους. Έρευνες και προσπάθειες διάσωσης και προστασίας », dans *Ιστορία της Νεοελληνικής Τεχνολογίας*, Πρακτικά Α' τριμήνου εργασίας, Πάτρα, [« Les chemins de fer leur histoire. Recherches et efforts par rapport à leur protection », dans *Histoire de la technologie grecque moderne*], Athènes, PIETVA, 1991, p. 154.
72. Cf. en guise d'indication pour la construction des chemins des fers macédoniens ottomans : B. Gounaris, *Steam over Macedonia, 1870-1912. Socioeconomic change and the railway factor*, New York, 1993 & « Από τη Θεσσαλονίκη στα Σκόπια και το Zibeftche και από τα Σκόπια στη Μητροβίτσα » [De Salonique à Skopje et de Skopje à Mitrovitza], *Θεσσαλονικέων Πόλις*, vol. 13, janvier-mars 2004, p. 102-127.
73. Fr. Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau ; La Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p. 157.
74. Discours parlementaire du député Géorghiadis, séance parlementaire du 17 décembre 1890, dans *Αιαγορεύσεις του Ελληνικού Κοινοβουλίου* [Les discours au Parlement Grec] 1843-1909, Vol. IV, Athènes, Ethnikos Kyrix, 1964, p. 16.

RÉSUMÉS

Ancienne province de l'Empire ottoman, la Thessalie est annexée au territoire grec en 1881. Cet article étudie la mise en place, le développement et l'histoire parfois mouvementée du chemin de fer thessalien. Il insiste sur les enjeux en terme de réseaux, d'intégration et de modernité économique caractéristiques de la fin du XIX^e siècle.

Former province of the Ottoman Empire, Thessaly has been annexed to the Greek territory in 1881. This article studies the installation, the development and the sometimes animated history of the Thessaly railroad. It insists on the stakes in term of networks, integration and economic modernity characteristics of the end of the late 19th century.

INDEX

Mots-clés : agencement d'espace, chemin de fer, Grèce, Histoire de techniques, Histoire Moderne Grecque, idées politiques, réseaux, réseaux techniques, Thessalie

AUTEUR

CATHERINE BREGIANNI

Catherine Bregianni a étudié l'histoire à l'université de Corfou et à l'université de Paris I où elle a soutenu son DEA en 1996 et son doctorat en 2000. Elle a collaboré aux programmes de recherches sur l'histoire économique de la Grèce moderne, réalisées par diverses banques grecques (1994-2001) et elle était collaboratrice scientifique extérieure auprès de l'Union des Banques Grecques (1999-2003). Dès 2003 elle est chercheuse confirmée au Centre des la Recherche sur l'Histoire Moderne Grecque et dès 2001 elle enseigne l'Histoire économique et sociale de l'Europe à l'Université Ouverte Grecque. Dès 2007 elle collabore avec la Banque de Grèce dans le domaine des collections de médailles, conservées par la Banque. Publications sélectives : *Les Banques, l'agriculture et l'État. Stratégies de crédit et politique agraire en Grèce, de 1861 à 1940*, Lille, Presses Universitaires Septentrion, 2002 [publication de la thèse de doctorat, université de Paris I] ; *Histoire et historiographie*, Patras, Université Ouverte Hellénique, 2008 (en grec). Articles (2007-2009) :

« Images narratives Ioniennes du XIX^e siècle et abstraction d'espace : Solomos, Polyas, Théotokis », *Neohellenica Historica*, 1 (2008), 13-34.

« Narration de l'identité ionienne durant le XIX^e siècle : lieux autobiographiques et symbolismes sociaux », *Procès-verbaux du VIII^e Colloque International des Études Ioniens*, à paraître (en grec).

« Pouvoir politique et hiérarchies sociales dans les Îles Ioniennes au XIX^e siècle : Les formes de l'autorité britannique », *Procès-verbaux des Journées d'étude Des marges aux frontières. Les îles enjeux de conquêtes et de souverainetés*, Université de Nice - CMMC, avril 2008, à paraître.

« La utopia rural de un regimen autoritario. La politica cooperativista durante la dictatura de Metaxas (Grecia, 1936-1940) », *Historia Agraria*, 42 (2007), p. 327-351.

« Degrees of protectionism : Agriculture and cooperatives in Greece from 1914 to 1936 », *IX Congreso de l'Associatiòn Espagnòla de Historia Econòmica*, Murcia, septembre 2008 [www.usc.es].