

HISTOIRE

GARES EN GUERRE, LE CAS D'AOSTE



Alessandro Celi lors de sa présentation

La Mairie du Xe arrondissement de Paris a accueilli, du 3 au 5 septembre dernier, un colloque international dédié à l'un des aspects moins connus, mais pas moins fondamentaux, du déroulement de la Première Guerre mondiale : les trains et les gares. Inséré dans le programme d'initiatives pour le centenaire de la Grande Guerre, le colloque « Gares en guerre 1914-1918 » était organisé par l'association « Rail & Histoire » et a vu la participation de vingt-quatre rapporteurs et la présence d'environ une centaine d'historiens et passionnés d'histoire du chemin de fer. Parmi eux, l'historien valdôtain Alessandro Celi, président de la Fondation Chanoux, qui a présenté un rapport sur la gare d'Aoste entre 1915 et 1919.

Le Bulletin — Quels ont été les temps forts de ce colloque ?

Alessandro Celi — Le colloque était fort intéressant et par son sujet et par l'envergure des contributions. En Italie, on est très peu intéressé aux aspects logistiques de la guerre, que les académiciens considèrent peut-être comme un argument trop technique, à réserver aux militaires, tandis que la question ferroviaire est fondamentale pour comprendre les origines même du conflit car une fois proclamée la mobilisation générale, ce furent les exigences des transports sur rails qui déterminèrent le tempo

de la guerre. Au colloque, j'ai trouvé des chercheurs compétents, capables de lier l'histoire technique du chemin de fer avec les autres facettes de la période. En effet, les rapports présentés ont permis d'esquisser un panorama, certes non exhaustif, mais suffisamment étendu, des chemins de fer au niveau continental. On a eu des rapports concernant l'Angleterre, la Belgique et la France, l'Allemagne et l'Italie, la Grèce, la Bulgarie et même la Turquie, sans oublier la présence de l'armée des États-Unis en France et le rôle de la Suisse pour le passage des réfugiés. Vu le sujet du colloque,

on ne s'est pas concentré sur les aspects strictement militaires de la guerre. La perspective donnée par les gares — lieu des adieux et des rencontres — a permis de parler de la vie de la population, des problèmes du ravitaillement, des changements dans les mœurs, mais aussi dans le plan même des villes, parfois bouleversées par le développement de nouvelles voies ferroviaires. Ainsi s'est composé un cadre général de l'effort accompli par les dirigeants ferroviaires et les cheminots pendant les longues années de cette véritable tragédie que fut la Première Guerre mondiale.

HISTOIRE

Quel fut le destin d'Aoste durant cette période ?

Aoste et sa gare entrent dans l'histoire de la Grande Guerre parce que c'est bien par le chemin de fer que les soldats valdôtains partaient pour le front et que les industries purent se développer dans toute la Vallée. En 1914, Aoste était le petit chef-lieu d'une zone en crise, d'où les jeunes émigraient parce qu'ils n'avaient pas de travail, si bien que la ville comptait à peine 7 000 habitants. En 1917, la population avait presque doublé. Aoste comptait 11 311 habitants, « abstraction faite des militaires et des enfants en dessous de 2 ans », comme le dit un procès-verbal du Conseil communal. La guerre avait porté en ville au moins deux mille soldats et plusieurs milliers d'ouvriers, embauchés dans la construction de l'usine Cogne et des centrales hydroélectriques qui fournissaient l'énergie pour les industries de Turin et Milan. Sans la ligne de chemin de fer — passée sous contrôle militaire en janvier 1915 — tout cela aurait été beaucoup plus difficile.

Quelle incidence ces événements ont-ils eu sur la vie locale ?

La présence des militaires et les nécessités de la guerre ont causé des changements urbanistiques. La gare a vu la construction d'un quai spécial, dénommé « Piano caricamento militare » (Plan de chargement militaire) et d'une voie réservée qui entraînait directement dans l'enceinte de l'usine Cogne (à l'époque Ansaldo-Cogne). En même temps, la construction de l'usine a transformé la ligne de chemin de fer en véritable frontière. Depuis 1917 et durant les quatre-vingt années suivantes, les bâtiments civils ne passèrent jamais au-delà de la gare, tandis que la zone entre celle-ci et la Doire fut occupée par l'usine sidérurgique.

Et en ce qui concerne la population ?

La présence des soldats et des ouvriers a causé aussi des problèmes sociaux. À partir de 1916, les journaux locaux ont commencé à dénoncer la présence des prostituées autour de la gare, tandis que les fascicules de la Préfecture d'Aoste témoignent de la croissance des cas de vol et du nombre des ivrognes arrêtés par la police. En résumé, on peut dire que la gare d'Aoste devint pendant la guerre le centre des trafics

licites et illicites liés aux casernes et à l'usine, deux éléments qui marquèrent la vie d'Aoste et de toute la Vallée pendant le siècle suivant.

Au final, qu'est-ce que vous retenir de ce colloque ?

L'organisation du colloque a été impeccable et j'aime rappeler à ce propos la Secrétaire générale de l'Association pour l'histoire des chemins de fer, Mme Marie-Noëlle Polino, elle aussi d'origine valdôtaine, qui avec toute l'équipe de Rails « & Histoire » a assuré la parfaite réussite de cet événement. J'ai eu l'occasion de me confronter avec des chercheurs de toute Europe et de découvrir, encore une fois, qu'on peut

trouver la Vallée d'Aoste un peu partout. Andreas Bouroutis de l'Université de Salonique, a parlé de l'expédition des Alliés contre la Bulgarie, à laquelle pris part un aumônier valdôtain, tandis que Ionela Moscovici, de l'Université de Strasbourg, a rappelé le cas des locomotives italiennes que la Roumanie avait commandé mais qui ne purent arriver dans ce pays à cause de la guerre. Eh bien, l'une de ces locomotives finit par desservir la ligne Turin-Aoste, où elle fut appelée « La Roumaine ». Un exemple intéressant du fait que la « grande Histoire » est composée par tant d'épisodes de « petite histoire », comme dans le cas des taxis de la Marne, conduits aussi par les chauffeurs valdôtains émigrés à Paris.

GARES EN GUERRE 1914-1918

Stations in wartime 1914-1918



COLLOQUE
XV^e colloque de Rails et histoire
3-5 septembre 2014
Mairie du 10^e arrondissement

Programme sur www.ahicf.com

RAILS & HISTOIRE

Mairie

Gares & Connexions

SNCF

LEA

LEA

LEA

