

# Oncle Raymond : une aventure ferroviaire [Philippe Bieler]

Autor(en): **Jeanneret, Pierre**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 2270

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# La saga d'un pionnier suisse des chemins de fer à travers le monde

Philippe Bieler, «Oncle Raymond. Une aventure ferroviaire», traduit de l'anglais par Patrick Hersant, Genève, Ed. Slatkine, 2019, 270 pages

Pierre Jeanneret - 16 janvier 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35961>

Sous un titre un peu trop familial, heureusement complété par un sous-titre plus explicite, Philippe Bieler raconte la vie de son grand-oncle, Raymond de Candolle (1864-1935). Celle-ci étant très riche en événements, [le livre](#) est passionnant.

Raymond de Candolle, né dans le luxe d'un milieu aristocratique, appartient à la «bonne société» genevoise, liée aux Pourtalès, aux Necker, aux Frossard de Saugy et autres grandes familles. Il est l'arrière-petit-fils d'Augustin Pyrame de Candolle, éminent botaniste, qui a entretenu une correspondance suivie avec Darwin.

En 1887, Raymond a en poche son diplôme d'ingénieur en génie civil. Puis il suit une formation en Angleterre, la nation pionnière dans le domaine des chemins de fer. C'est dans cette voie (l'expression est particulièrement adéquate!) qu'il va s'engager, pendant une grande partie de sa vie.

L'aventure commence au Mexique en 1888. Ce pays lance alors la construction du chemin de fer interocéanique. Puis l'activité de Raymond de Candolle le conduit dans les Andes, où une voie ferrée de

400 km est prévue de l'Argentine au Chili. Ensuite, il devient responsable des projets ferroviaires espagnols en Galice.

L'intérêt de l'ouvrage tient notamment au fait que l'auteur campe à chaque fois le décor et explique avec clarté les intérêts économiques en jeu. Par exemple, pour le Mexique, c'est la nécessité de transporter la canne à sucre, pour l'Espagne l'exploitation du tungstène. Deuxième séjour en Argentine, où les énormes quantités de céréales et de viandes destinées à l'exportation entraînent une croissance rapide des chemins de fer.

Nouveau défi pour l'ingénieur helvétique, engagé par l'Ottoman Railway Company, seul chemin de fer britannique en Asie Mineure. Celui-ci entre rapidement en concurrence avec les ambitions de Guillaume II de créer et de financer une ligne reliant Berlin à Bagdad. C'est un élément de la *Weltpolitik* de l'empereur, qui représente un danger pour l'Angleterre, son accès au pétrole mésopotamien et son Empire des Indes!

Mais la guerre éclate en 1914. Raymond, citoyen du monde, choisit de devenir britannique. Il veut participer à l'effort de

guerre. Il est reçu au War Office et se voit élevé au rang de brigadier-général... alors même qu'il n'a jamais fait un seul jour de service militaire. Une mission le conduit en Roumanie, riche en pétrole, qui a choisi le camp des Alliés. Il s'agit de remettre en état les voies de communication entre la Roumanie et la Russie en vue d'opérations militaires. Mais en 1917, l'armée russe est en pleine décomposition et la révolution de février, puis celle d'octobre éclatent. Candolle, persuadé que la Russie ne reprendra pas la guerre contre l'Allemagne (et le traité de Brest-Litovsk lui donnera raison) prône la reconnaissance du gouvernement bolchevique et montre son opposition à une intervention occidentale contre-révolutionnaire.

L'année 1919 voit la Conférence de paix à Versailles, qui donnera lieu au traité léonin écrasant l'Allemagne vaincue. Raymond de Candolle y est le principal expert ferroviaire. En même temps règne une situation très complexe en Anatolie. L'armée grecque y a débarqué. Elle sera contrée puis vaincue par Mustafa Kemal Atatürk. Candolle a l'occasion de rencontrer celui-ci à propos de l'avenir de l'Ottoman Railway.

Au soir de sa vie, se penchant sur son passé et sur les désastres du monde, Raymond de Candolle pourra dire: *«Mon espoir est que les progrès de la communication aideront l'humanité à s'unir, et que les nationalismes finiront par dépérir. Tel est le grand*

*dessein de la Société des Nations, et c'est à quoi je consacre désormais toute mon énergie, mon humble contribution consistant à rendre plus efficace le transport des marchandises.»* Lui-même considérait qu'il

n'avait été *«qu'un rouage dans l'énorme machine de l'histoire»*.

Et pourtant, la biographie de cet homme à la vie si riche et utile à l'humanité, trop oubliée, méritait bien d'être écrite. C'est fait, et avec talent.