



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Le chemin de fer transcontinental. Naissance d'une nation

« Nous avons dessiné un éléphant. Reste maintenant à voir si nous pouvons l'atteler ! » Ce 1er juillet 1862, devant ses associés, Théodore Judah ne cache pas sa joie. Quelques heures plus tôt, le président des Etats-Unis, Abraham Lincoln, a signé la loi autorisant la création d'une ligne de chemin de fer reliant Sacramento (Californie), sur la côte Pacifique, à Council Bluffs (Iowa), située à plus de 2500 kilomètres à l'est. La première liaison transcontinentale du pays... Pour Judah, qui s'est dévoué corps et âme à ce projet, la décision du président Lincoln marque l'aboutissement d'un rêve poursuivi avec acharnement des années durant. Théodore Judah y a d'ailleurs mis tant d'énergie qu'il a fini par y gagner le surnom de « Crazy Judah », Judah le fou...

Relier le Pacifique à l'intérieur du pays... L'idée commence à agiter les Etats-Unis vers 1830, peu de temps après l'invention de la locomotive à vapeur par l'Anglais George Stephenson, en 1825. Dès cette époque, des débats virulents ont lieu au Congrès concernant le tracé de la ligne. Celui-ci doit en effet tenir compte de deux obstacles majeurs : la chaîne des Rocheuses et les montagnes de la Sierra Nevada. Aux partisans de la « route centrale », qui estiment que, pour éviter les Rocheuses, il faut passer par le Nebraska et le Wyoming, s'opposent les adeptes de la « route du sud » qui, pour les mêmes raisons, estiment que la meilleure route doit passer par le Texas et le Nouveau Mexique. Vain débat puisque le Texas, à ce moment, est rattaché au

Mexique, tout comme le Nouveau Mexique... L'union du Texas aux Etats-Unis, en 1845, permet de relancer le dossier. Un homme, en l'espèce, joue un rôle majeur : Asa Whitney. Né en 1791, ce fils de gros fermier est devenu un puissant négociant dont les affaires s'étendent jusqu'en Chine. Dans les années 1840, il milite sans relâche pour le chemin de fer intercontinental. Un moyen, à ses yeux, de stimuler le commerce entre les Etats-Unis et la Chine. Partisan de la route centrale, il abreuve les milieux politiques et financiers américains de notes et de rapports. Tenace, il parvient même, grâce à l'appui de quelques députés, à faire présenter une loi au Congrès. Las ! Outre que le tracé du chemin de fer ne fait toujours pas l'unanimité, le projet est pollué par la question de l'esclavage dans les nouveaux Etats de l'Union... Au début des années 1850, le chemin de fer transcontinental semble bien compromis. C'est alors que Théodore Judah entre en scène...

Né en 1826, cet homme mince au visage encadré d'une fine barbe est l'un des pionniers des chemins de fer aux Etats-Unis. Ingénieur civil de formation, il a participé à la fondation, en 1852, du chemin de fer de la vallée de Sacramento, première

ligne ouverte à l'ouest du Mississippi. Si elle a échoué - la société, constituée avec des capitaux privés, à fait faillite - cette première expérience a convaincu Judah de la nécessité de créer un grand chemin de fer reliant la Californie aux Etats de l'intérieur. Plus que le commerce, c'est le défi technique qui passionne Judah. En 1859, comme l'avait fait Whitney, il adresse un mémo de 13 000 mots à tous les ministères et à tous les députés de Washington. Sans succès. Faute d'être parvenu à convaincre les politiciens, « Crazy Judah » décide alors de se tourner vers les milieux d'affaires californiens. Est-ce la force de persuasion de leur interlocuteur ou la perspective de juteuses retombées commerciales ? Toujours est-il qu'à Sacramento, négociants et marchands font un triomphe à ce curieux personnage qui a fait du transcontinental le projet de toute une vie. En Septembre 1859, les Californiens en font même leur lobbyiste attitré à Washington. Sa mission : obtenir des autorités le « feu vert » pour créer le fameux chemin de fer...

C'est le début d'un harassant parcours politico-administratif qui va durer près de trois ans. Car dans la capitale fédérale, Théodore Judah est loin d'être le seul à pousser ses dossiers. Une armée de lobbyistes payés

par des hommes d'affaires désireux de se lancer dans le transport ferroviaire fait en effet le siège des ministères et du Congrès pour décrocher une loi sur mesure. Et en cette fin des années 1850, les projets de lignes ne manquent pas... A Washington, personne n'ignore que, pour arriver à ses fins, il faut distribuer des pots-de-vins aux élus de tous bords. Mandaté par la communauté d'affaire californienne, Judah lui-même met la main à la poche. Avec succès cette fois. En décembre 1859, « Crazy Judah » est reçu en audience par le président James Buchanan qui se montre favorable au projet de transcontinental. Deux mois plus tard, le représentant de l'Iowa fait voter une loi à la Chambre des Représentants. Elle est cependant repoussée au Sénat ...Ce n'est que deux ans plus tard, après d'innombrables tentatives, que Théodore Judah parvient enfin à ses fins. En pleine guerre de Sécession, le gouvernement fédéral et le Congrès ont en effet jugé hautement stratégique la création d'une ligne de chemin de fer reliant le Pacifique à l'intérieur du pays...

Entre temps, Théodore Judah s'est mis en quête d'un tracé. Partisan de la route centrale, il a, des mois durant, sillonné la Californie pour trouver

la meilleure passe à travers la Sierra Nevada. C'est finalement un mineur de la petite ville de Dutch Flat qui lui a fourni la solution. Ayant entendu parler du projet de chemin de fer transcontinental, Daniel Strong a écrit à Judah pour lui indiquer un passage à travers la chaîne de montagnes. Reconnaisant, l'ingénieur a décidé de faire de Strong le premier associé de la compagnie de chemin de fer qu'il a créée dès 1860 : le Central Pacific Railroad. Fort de ses relais en Californie, Judah est également parvenu à convaincre quatre hommes d'affaires - les « Big Four », des commerçants en gros et des négociants de Sacramento - d'investir dans sa compagnie. Lorsque le président Lincoln signe enfin, en 1862, la loi autorisant la création du chemin de fer intercontinental, « Crazy Judah » peut à bon droit se féliciter : son rêve est sur le point de devenir réalité...

Il y a pourtant loin de la coupe aux lèvres ! Car la loi du 1er juillet 1862 est loin d'avoir réglé tous les problèmes. Contre l'avis de Judah et de ses associés qui auraient bien aimé assurer seuls l'ensemble du chantier, elle a en effet confié ce dernier à deux compagnies concurrentes : le Central Pacific, qui doit assurer les travaux vers l'est au départ de Sacramento, et



l'Union Pacific, une société créée pour l'occasion et chargée de son côté des travaux vers l'ouest au départ de Council Bluffs. Le choix de l'Union Pacific a donné lieu à une formidable bataille de lobbyistes à laquelle Judah s'est contentée d'assister. Bataille d'autant plus brutale que le gouvernement fédéral a attribué aux compagnies des terres de part et d'autres de la ligne ainsi qu'une subvention de 16 000 dollars par mile de rail posé. De quoi déchaîner les convoitises... Flairant la bonne affaire, Thomas Clark Durant, l'un des tout premiers spéculateurs de l'histoire des Etats-Unis, s'est empressé de lorgner sur l'Union Pacific. Revendant les parts de sa propre compagnie - la moribonde Missouri & Mississippi Railroad - dont il a fait au préalable grimper artificiellement les cours en lançant de fausses rumeurs sur une prochaine fusion avec l'Union Pacific, il a pris cette dernière à la hussarde en investissant d'un coup deux millions de dollars. Afin de tourner la loi qui interdit à un particulier de détenir plus de 10% d'une compagnie de chemin de fer, il a en outre payé de faux actionnaires pour conserver le contrôle de l'Union. Tyranique et totalement dépourvu de scrupules, Durant a bien l'intention de gagner beaucoup d'argent dans l'affaire. Notamment en spéculant sur les terres

données par le gouvernement et en allongeant autant que possible le tracé pour toucher le maximum de subventions. De quoi inquiéter Judah qui, au même moment, est en délicatesse avec ses associés d'origine. Décidés eux-aussi à s'enrichir, les « Big Four » on en effet commencé à spéculer sur les terres avant même le début des travaux. C'est en allant chercher de nouveaux investisseurs pour les remplacer que Théodore Judah meurt d'une mauvaise fièvre à New York le 2 novembre 1863. Moins d'une semaine après la pause du premier rail, le 26 octobre 1863...

Dès le départ, les deux compagnies ont décidé de mettre les bouchées double. Pour réaliser le plus de kilomètres possible et encaisser ainsi la plus grosse part de subventions publiques... De quoi justifier tous les excès. On ne comptera pas, ainsi, les accusations réciproques de sabotage. A ce jeu-là, l'Union Pacific de Durant sort gagnante : 650 kilomètres de voies supplémentaires par rapport à sa concurrente. Il faut dire que le Central Pacific s'est heurté dès le départ à un obstacle de taille : la main d'œuvre. Encore peu peuplée, la Californie ne dispose en effet pas de bras suffisants pour ali-

menter le chantier. La compagnie doit donc faire appel, dans un premier temps, à des travailleurs recrutés sur la côte est et acheminés jusqu'à la côte pacifique. Solution ruineuse et qui a pour effet de consommer une part importante des subventions publiques. Après avoir embauché des Mexicains, trop « paresseux » aux yeux de ses dirigeants, la compagnie se décide à faire appel aux Chinois. Depuis la ruée vers l'or des années 1840 et 1850, ceux-ci se sont installés en grand nombre en Californie. Dans les années 1850, le Congrès a même dû passer plusieurs lois pour restreindre l'afflux de Chinois. En charge des travaux au Central Pacific, Charles Crocker, lui, a vite fait ses comptes : travailleurs, disciplinés et se contentant de peu, les Chinois sont une main d'œuvre idéale pour le chantier. Les 50 premiers sont embauchés dès 1865. Des milliers d'autres suivront, poussant le gouvernement des Etats-Unis à signer en 1868, un Traité de commerce avec la Chine lui octroyant la clause de la Nation la plus favorisée et ouvrant grand les portes des Etats-Unis aux immigrants chinois. Travaillant douze heures par jour, payés une misère - un dollar par jour - et couchant à même le chantier quand les travailleurs américains, eux, sont logés dans des villages de

tentes - certains donneront naissance à de véritables villes - les Chinois sont chargés des tâches des plus ingrates, à commencer par le percement des tunnels à coups d'explosifs. Ils paieront un lourd tribut humain qui les poussera à se mettre en grève en 1867...

Durant, lui, a toutes les raisons de se réjouir des difficultés rencontrées par le Pacific pour recruter de la main d'œuvre. D'autant que, comme il l'espérait, l'affaire se révèle très juteuse. Décidément bien inspiré, le spéculateur - qui, en pleine Guerre de Sécession, fait de la contrebande de coton avec les Etats du Sud ! - fait ainsi créer par des hommes de paille un établissement financier, le Crédit Mobilier, dont les subventions servent officiellement au financement du chemin de fer. Dans les faits, l'argent tombe directement dans ses poches... Le scandale, énorme, éclatera des années plus tard. Mais l'homme d'affaires doit rapidement déchanter. La rudesse des hivers retarde en effet régulièrement l'avancement des travaux. Si elle ne manque pas de main d'œuvre - les grandes villes de la côte est sont plus proches - l'Union doit en outre composer avec un adversaire redoutable : les Indiens. Estimant que le chemin de fer viole les traités signés



avec le gouvernement fédéral, Sioux et Cheyennes multiplient en effet les attaques contre le chantier, nécessitant la protection de l'armée et la constitution d'une véritable force privée, confiée à Grenville M. Dodge. Proche de Durant avec lequel il se livre à d'innombrables spéculations, cet ancien officier de l'armée s'illustre par sa brutalité, n'hésitant pas massacrer femmes et enfants...

Titanesque, progressant à travers plaines et montagnes, confronté à d'immenses difficultés, le chantier va durer six longues années. Jusqu'à ce 10 mai 1869 où, à 12 h 57 précises, les locomotives des deux compagnies se retrouvent nez à nez à « Promontory Summit », au nord du Grand Lac Salé. Ce jour-là, les équipes du Central et de l'Union jettent leur chapeau en l'air tandis qu'un clou d'or est planté dans le dernier rail. Il sera promptement retiré pour éviter tout vol... A San Francisco et à Washington, des coups de canons sont tirés pour saluer l'événement. Tous sont conscients de vivre un moment historique, une étape clé dans le processus d'unification des Etats-Unis. « Notre pays est désormais uni », s'exclame un représentant à la Chambre. De fait, alors qu'il fallait auparavant près de six mois d'un voyage plein de dangers

pour relier l'est et l'ouest des Etats-Unis, il ne faut désormais plus que deux semaines...

Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com