

LE CHEMIN DE FER TÂN-AP-THAKHEK

Tentative de débloquement du Laos

PREMIER PROJET DE TRANSVERSALE LAOS-ANNAM

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1903)

M. Bernard, commis de 2^e classe des Travaux publics, attaché à la 3^e circonscription des études et travaux de chemins de fer, est mis à la disposition de l'ingénieur en chef de la 2^e circonscription des chemins de fer, pour être affecté à la mission du capitaine Billès ¹.

DE L'ANNAM AU MÉKONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1904)

Depuis longtemps déjà, le Gouvernement de l'indo-Chine se préoccupe de rechercher une voie de pénétration vraiment pratique vers le Laos et les riches vallées du Mékong. Déjà, plusieurs routes ont été tracées qui facilitent singulièrement les communications ; mais elles sont encore insuffisantes pour activer la mise en valeur des innombrables ressources de cette partie de l'Indo-Chine ; on voudrait voir s'établir une voie ferrée qui relierait l'Annam au Grand Fleuve. Il avait été question de plusieurs tracés, mais l'étude approfondie des projets présentés n'a pas donné de résultats suffisamment concluants pour qu'un choix décisif puisse être fait parmi les itinéraires proposés.

Poursuivant ses recherches, le Gouvernement confia l'an dernier au capitaine Billès une mission dans le but de découvrir à travers les massifs de la chaîne Annamitique, dans la région de Hatrai, un passage entre les ports du littoral du Nord Annam (province de Vinh et Ha-Tinh) et le Mékong. Les études, poussées en même temps d'une manière très active et très sérieuse, n'amènèrent cependant aucun résultat pratique. En effet, aux endroits les plus facilement accessibles du massif, une montée de 900 m. rend absolument impossible le passage d'une voie ferrée.

Après de longues et fatigantes études, le capitaine Billès trouva enfin, entre le Song Bianh et le littoral, un col plus praticable et plus accessible à un chemin de fer. Ce projet a paru présenter de réels avantages et il est possible qu'il soit définitivement adopté.

Le capitaine Billès continue néanmoins ses études, bien que le passage trouvé ait l'avantage de donner accès direct vers le Mékong par une voie relativement facile qui ouvrirait d'importants débouchés aux produits de toute la région.

Il serait à souhaiter que le projet de M. Billès soit reconnu exécutable. Grâce aux voies que son accomplissement ouvrirait à l'activité des populations indigènes, de nombreux Annamites des provinces du Nord-Annam pourraient accéder au Laos, et y

¹ André, Jean, Raoul, Antoine, Marie Billès (Saint-Denis de la Réunion, 18 déc. 1870-Paris, 25 mai 1906) : saint-cyrien, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 5 janvier 1905).

Frère aîné de Jean Billès (1872-1934), officier de l'infanterie de marine, qu'on retrouve en 1927 fondé de pouvoir des plantations de la Souchère. Voir [encadré](#).

créer un mouvement des plus importants au point de vue de la colonisation et de la mise en valeur des régions très fertiles que parcourrait le chemin de fer.

La ligne ferrée, telle qu'elle est projetée par le capitaine Billès donnerait en effet l'accès des riches plaines de la région du Cammon, très fertiles, et où l'on trouve encore trace de nombreuses rizières dont la remise en culture amènerait un accroissement considérable de prospérité pour la colonie laotienne. Les habitants du Cammon, qui cultivaient autrefois ces rizières, ont dû se retirer devant les incursions que les Siamois y faisaient trop souvent avant 1895. Abandonnées et restées incultes depuis cette époque, toute la région pourrait être facilement et promptement remise en valeur.

Le chemin de fer futur, passant par cette voie, aboutirait en face de Lakhone, une des parties les plus riches et les plus peuplées du Laos siamois. — Z

EN INDO-CHINE
LA MISSION BILLÈS
(*La Dépêche coloniale*, 19 mai 1904)

(De notre correspondant particulier)

15 avril 1904.

Vous n'avez pas oublié qu'au moment où M. Beau mit le pied en Indo-Chine, fin 1902, des négociations étaient engagées avec le Siam, en vue d'arriver au règlement amiable d'une situation devenue difficile par suite des récriminations très vives qui avaient accueilli le traité du 7 octobre 1902.

Je n'ai pas à revenir sur la part prépondérante prise par notre gouverneur général actuel dans la recherche des solutions qui devaient aplanir les difficultés que soulevait le projet de traité de 1902, et aboutir à un remaniement complet de cet instrument diplomatique : la *Dépêche coloniale*, en effet, a excellemment, et à diverses reprises, souligné le rôle décisif joué par M. Beau, au cours de ces événements.

Mais, entre autres particularités, le gouverneur général avait été frappé du caractère spécial des intérêts que nous avions à faire valoir au Laos. Ce pays — dont votre collaborateur A. Raquez vous a entretenu assez longuement dans des correspondances fort intéressantes et très documentées — était isolé sur presque toute son étendue, de nos autres possessions indochinoises : Cochinchine, Tonkin, Annam, Cambodge. On n'y faisait aucun commerce, pas plus nous que personne, faute de communications.

Or, le bassin du Mékong possède des ressources considérables, que les lecteurs du journal connaissent par le menu — si je puis dire — grâce aux publications répétées de vos rédacteurs indochinois, si exactement renseignés, grâce aussi aux travaux classiques de Pavie si largement divulgués par la *Dépêche coloniale*, aux explorations maritimes des Simon, des Mazeran, etc., reproduites par vous... Il est acquis qu'il existe, de Savannakhet à Vientiane, un bief du Mékong navigable aux chaloupes à vapeur sur plus de 500 kilomètres ; il était donc désirable, à tous égards, de faire sortir le Laos de l'isolement dans lequel il restait plongé. C'est dominé par ces idées que M. Beau décida, en février 1903, de constituer une mission — que vous avez d'ailleurs mentionnée en son temps — en vue de rechercher dans la chaîne annamitique, entre le Tranninh et le col d'Ailao, un passage favorable permettant de relier l'Annam septentrional au bassin du Mékong.

C'était une œuvre considérable et malaisée à entreprendre, car cette chaîne Annamitique, de tout temps, réputée inaccessible et extrêmement malsaine. Sur plus de 1.000 kilomètres d'étendue, on n'y connaissait encore que trois passages, très mauvais d'ailleurs, dont un seul, celui d'Ailao, se prêterait à peu près à la construction d'une voie ferrée. On était bien persuadé que ces passages, les seuls connus, étaient aussi les seuls existants, et que c'était folie de songer à effectuer ailleurs des recherches. Mais M. Beau

entendait agir méthodiquement et ne rien livrer à l'aventure : si réellement, comme l'indiquait l'état actuel de la connaissance de la région, il n'existait aucune autre passe acceptable, il fallait au moins le prouver !

Le gouverneur général chargea donc le capitaine Billès, de l'infanterie coloniale, de résoudre ce problème difficultueux. Il fut adjoint au chef de mission le capitaine Le Roux, les lieutenants Kerler, Jourdy, Raymond, Madec², le commis des ponts et chaussées Bessard. Depuis quatorze mois, ces vaillants sont à la tâche, sans aucune interruption ; malgré les saisons, malgré les intempéries, l'isolement, la fièvre si pernicieuse des forêts, ils ont poursuivi l'objectif qui leur était assigné ; et après de nombreuses et très pénibles reconnaissances, [le capitaine Billès faisait connaître, en octobre 1903, que la mission avait reconnu un col de 250 mètres d'altitude...](#)

[Ce résultat était trop beau pour qu'on y crût immédiatement.](#) Le passage le plus voisin celui de Vinh à Pak Hin Boun par le col de Haïrai, ne passe pas à moins de 1.200 mètres, et, en tout autre endroit, on était accoutumé à des altitudes analogues. Bien heureux encore lorsque l'on n'était pas obligé, après avoir monté péniblement très haut, de redescendre pour remonter encore, toujours au milieu de difficultés presque insurmontables dont on ne peut guère se faire une idée exacte qu'en se remémorant les récits des Harmand, des Pavie et de leurs collaborateurs... [Rien n'était plus réel, cependant](#) ; le col de Men-Gia, ignoré jusqu'alors et qui donne le passage du bassin de Song-Giang, qui se jette dans la mer à la vallée de la Se bang Fai, qui se jette dans le Mékong, n'a bien que 250 mètres d'altitude et on y accédera de part et d'autre par des rampes de 20 millimètres au plus !

C'est un succès considérable, dont la portée est grande : nous y reviendrons,

Pour le moment, bornons-nous à l'enregistrer, sans dissimuler le plaisir que procure un événement de ce genre à tous les Indo-Chinois convaincus. D'ores et déjà, l'on peut entrevoir qu'un chemin de fer pourra facilement être construit du col de Tanap, à 80 kilomètres au sud de Vinh, où passe la voie ferrée venant de Hanoi, à Muong-Thakek, en face Lakon, sur le Mékong, en passant par le col, désormais célèbre, de Men-Gia. La ligne n'aura pas plus de 200 kilomètres, et ne coûterait certainement pas plus de 30 millions, disent les gens compétents. Je reviendrai, disais-je, sur ce sujet qui comporte de plus amples développements. Mais que l'on jette en attendant un coup d'œil sur une carte de l'Indo-Chine, et, sans suggestion d'aucune sorte, on pourra aisément se rendre compte de la valeur et de la portée du fait nouveau que j'ai tenu à vous signaler, hâtivement, par ces quelques lignes, dès que j'ai su que les vérifications que l'on avait eu soin de faire avaient parfaitement confirmé l'heureuse solution enfin donnée à un problème capital pour l'avenir économique du Laos, du bassin entier du Mékong, et aussi pour les communications les plus directes à établir entre Hanoï et Saïgon, par lesquelles l'unité indochinoise pourra, cette fois, être effectivement réalisée.

En terminant, il serait injuste de ne pas souligner l'immense service que vient de rendre à l'Indo-Chine la mission du capitaine Billès. Cet officier énergique, de même que ses compagnons, a développé, au cours de ce dur et long voyage, les plus rares qualités d'endurance, d'entrain, d'activité et d'intelligence qui font de lui le digne successeur de ceux qui collaborèrent à l'œuvre magistrale de Pavie.

Henri Durieu.

(*L'Avenir du Tonkin*, 28 septembre 1904)

² Félix-Charles Madec (Brest, 1875-Hanoï, 1930) : polytechnicien, officier de la Légion d'honneur (JORF, 1^{er} janvier 1922).

Il nous est toujours pénible de constater un abus de confiance commis à l'égard de nos compatriotes.

Deux honorables officiers d'artillerie coloniale, MM. les capitaines Begon ³ et Bouët, attachés à la mission Danchaud, engagèrent, l'autre jour, chacun un dessinateur pour les accompagner dans leurs travaux en Annam.

Les appointements étaient convenables. Nos deux dessinateurs demandèrent et obtinrent chacun des avances assez élevées, suivirent leurs chefs jusqu'à Biên-Son (Thanh-hoa), puis disparurent sans rendre l'argent, naturellement. Si vous rencontrez Vu Huu Giang, de la rue du Coton, n° 112, et Dau van Thien, de la rue de Tiên-Tsin, n° 7, méfiez-vous de ces gentlemen, et surtout, ne faites pas d'avances d'argent.

LA VOIE FERRÉE DE L'ANNAM AU MÉKONG

(*La Dépêche coloniale*, 9 janvier 1905)

Depuis l'établissement du premier programme de création d'un réseau de voies ferrées en Indo-Chine, le problème de la traversée des monts annamitiques s'est posé, lorsqu'on a voulu donner un débouché au bassin supérieur du Mékong sur la grande artère, aujourd'hui en cours d'achèvement, de Saïgon à Hanoï par Tourane. Dans ce but, la mission Pavie avait déjà indiqué, comme itinéraires possibles, la direction Vinh-Hatray-Napé, puis celle Tourane-Lang ho Tariep-Aïlao.

On considère maintenant que cette ligne ne sera pas un simple embranchement ; elle va être le véritable Transindochinois qui, non seulement ouvrira à notre action commerciale, politique et militaire notre immense Laos, mais sera peut-être aussi l'amorce d'extensions ultérieures se reliant au réseau de l'Inde à travers la Birmanie.

Pour répondre aux conditions de trafic que suppose la réalisation de ces vues grandioses, il faut évidemment serrer de très près tous les détails de l'entreprise. En ce qui concerne la partie de la ligne située sur notre territoire et en ne s'attachant qu'aux intérêts locaux, on avait pensé pouvoir atteindre à Savannakhet le bief du Mékong qui s'étend, en amont, jusqu'à Vientiane, en bifurquant à Quang-Try l'embranchement de la grande ligne. Une pareille voie, fort étendue en pays pauvre, n'aurait eu, à tous égards, qu'un intérêt bien moindre qu'une ligne qui, reliant également le Mékong à la mer de Chine, suivrait la voie plus courte : Vinh ou Hatinh vers Pakhinhoun ou Lakhon ; c'est d'ailleurs à cette solution que les études sur le terrain firent aboutir, comme nous le verrons plus loin.

En 1903, une mission constituée sous les ordres du capitaine Billès fut chargée de la reconnaissance des passages par où pourrait avoir lieu pratiquement le franchissement de la chaîne annamitique ; les résultats de cette mission furent acquis au prix d'efforts considérables. Après avoir constaté l'impossibilité de faire passer un chemin de fer, dans des conditions admissibles, par le col de Hatray, la mission reconnut d'abord au nord-ouest de ce point le col de Kéoanna, situé à la cote 850. Ce col pouvait facilement être atteint par le Laos, mais du côté de l'Annam, il aurait exigé des déclivités de 50 mm. par mètre et l'étude poursuivie jusqu'au Mékong montra que, même dans ce bassin, la ligne devrait suivre un tracé trop sinueux et trop accidenté dans la vallée du Namkhadinh.

En présence de ces résultats défavorables, il parut bon de reprendre un ancien programme esquissé en 1901, lequel consistait à remonter le versant annamitique par la vallée du Songgiang jusqu'au col de Tanap, pour aboutir au Mékong à hauteur de Muong-Thalek, ou mieux, comme on le jugea par la suite, vers Kengtatiane, dans le

³ Jean Louis Begon (ou Bégon)(1867-1959) : polytechnicien, officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 25 janvier 1919) : ingénieur en chef de 1^{re} classe de l'artillerie navale.

nord du bief supérieur ; en parcourant, par conséquent, une des régions les plus intéressantes du pays laotien au point de vue minier.

La mission Billès chargée de cette étude explora donc encore en détail les hautes vallées du Sebangfay et du Sebanghien, affluents du Mékong et, sur le versant maritime, celle du Songiang.

Ce fut au cours de ces recherches qu'un des membres de la mission, le capitaine Leroux, eut connaissance du passage de Mengia, dont l'annonce fit grand bruit vers le milieu de l'année 1904.

En fait, ce col dont l'altitude serait de 250 mètres seulement et qui avait semblé devoir résoudre suffisamment le problème posé, est une voie dont font usage les Annamites de la région qui vont trafiquer au Laos et d'où ils ramènent habituellement des cochons troqués contre leur pacotille ; c'est même à ce commerce que le passage doit son nom ⁴. Ce pas qui est presque aussi souvent un torrent qu'un sentier met en communication la vallée du Namchelo (côté de l'Annam) avec celle du Nam-Hoc (côté du Laos), a été représenté comme un coup de sabre dans la montagne ; l'image est un peu forcée. Néanmoins, les deux mamelons qui le limitent ne laissent pour ainsi dire entre eux que la ligne d'intersection de leurs flancs fortement inclinés. Finalement, la solution du passage de la voie ferrée par Mengia eût été fort médiocre, car, même en traversant le massif par un tunnel au-dessous du col, il n'en aurait pas moins fallu des travaux énormes pour venir appliquer la ligne sur les pentes extrêmement raides du versant laotien, tout en n'obtenant pourtant qu'un tracé très défectueux en plan.

C'est en constatant les difficultés d'établissement du tracé par cet itinéraire que trois officiers d'artillerie coloniale, le capitaine Bégon, secondé par les lieutenants Perney et Troadec ⁵, ont été amenés à rechercher d'autres passes plus à l'Ouest, où les fonds des dentelures de la crête ne semblaient point s'élever trop. Leurs efforts ont été pleinement couronnés de succès, car ce n'est plus un col, mais toute une série de cols d'altitude variant de 230 à 300 mètres, qu'ils ont découverts. L'une de ces dépressions a une largeur plane de 200 mètres environ ; ses débouchés sur l'une et l'autre vallée se présentent dans des conditions très acceptables pour l'implantation de la ligne et il se trouve justement que c'est l'un des passages de plus faible altitude (20 mètres environ moins élevé que celui de Mengia). La question si inquiétante de la traversée de la chaîne Annamitique se trouve donc enfin tranchée ; l'arrivée dans le bassin du Mékong se fera près de Bannanpao.

On voit combien sont ardues les prospections dans de pareilles régions : un passage est connu de quelques natifs qui s'y engagent de temps à autre pour les besoins de leur petite industrie, mais ce passage reste généralement ignoré ; quelques rares Européens y sont passés peut-être à une époque plus ou moins éloignée, sans soupçonner l'importance de ce couloir au point de vue que nous examinons ici. Venus par de très mauvais sentiers tracés par les indigènes, ces voyageurs n'ont vu le pays que confusément à travers la forêt tropicale ou la brousse épaisse. Il faut, pour discerner cela, l'attention soutenue d'une mission spécialement constituée par le gouverneur général. On ne saurait trop rendre justice à M. Beau pour la rigueur des méthodes de travail qu'il emploie ou qu'il impose et qui conduisent à des conclusions aussi remarquables que celle que nous enregistrons. Car enfin, pour bien des gens, la découverte du col de Mengia par la mission Billès fixait le point de passage de la ligne. Le gouverneur général, ne voulant rien laisser au hasard, comme on l'a fait parfois en Indo-Chine même, à Madagascar et ailleurs, exige un nouvel effort pour préciser techniquement la solution ; cette persévération permet d'améliorer avantageusement le

⁴ En laotien : Passe des cochons.

⁵ Paul-Marie-François Troadec : né le 12 déc. 1873 à Morlaix, ancien élève de l'École d'artillerie du génie, affecté aux Travaux publics de l'Indochine (21 juin 1904), officier de la Légion d'honneur (JORF, 4 octobre 1920).

projet et, surtout, d'en bien faire connaître tous les éléments, d'en éliminer tous les aléas ; c'est un joli résultat.

P. Tuderc.

Indo-Chine
TRAVAUX DU CHEMIN DE FER
(*La Dépêche coloniale*, 6 septembre 1905)

Le service des études de Vinh à Quangtri, de Vinh à Botrach et de la jonction de l'Annam au Mékong est organisé en missions et brigades, sous la direction immédiate d'un ingénieur en chef.

Première mission : Études des travaux du chemin de fer. — Directeur : le capitaine Begon⁶ ; 1^{re} brigade : M. Crépel, conducteur de 2^e classe ; MM. Jolilon et Rozier, agents temporaires de la 2^e brigade ; le capitaine Bouët ; M. Schnaff, surveillant de 1^{re} classe ; le soldat Haemann [*sic : Hadmann, Haumann ?*].

Deuxième mission : Directeur : le capitaine Liron ; 3^e brigade ; le capitaine Lavit⁷, M. Lambord, commis de 3^e classe ; Feutrier, agent journalier ; 4^e brigade : le capitaine Madec, le lieutenant Barbot et un soldat.

Troisième mission : Directeur : le capitaine Peltier⁸ ; 5^e brigade : M. Bardon, conducteur de 2^e classe ; 6^e brigade : le lieutenant Troadec, le sergent Hachez et M. Schneider, agent journalier.

Études de chemins de fer
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 avril 1906)

Depuis mil neuf cent deux, les missions d'études des chemins de fer, missions militaires et civiles, sillonnent le Nord et le Centre Annam et les parties adjacentes du Laos. Quel est le résultat obtenu et que sortira-t-il de tout cela ? C'est ce que nous nous proposons d'étudier ici dans une série d'articles appuyés sur des renseignements absolument sérieux et des données positives recueillies par nous-mêmes.

Deux choses étaient à déterminer en Annam : 1^o le tracé de la ligne de Vinh à Quang-Tri, tronçon de la grande ligne Saïgon-Hanoï sur laquelle rouleront un jour nos arrière-petits-fils ; 2^o le tracé d'une ligne de pénétration au Laos destinée à relier la grande ligne au Mékong, ligne ayant surtout une grande importance stratégique au point de vue de nos relations avec le Siam.

Nous étudierons d'abord ce qui fut fait au point de vue de cette ligne de pénétration.

La première en date des missions, une de celles qui a fait le plus de bruit, sans qu'on puisse dire pour cela qu'elle ait fait le plus d'ouvrage, fut la mission du capitaine d'infanterie coloniale Billès.

Le capitaine Billès fut envoyé principalement pour rechercher le long de l'arrête médiane de la grande chaîne Annamitique, sur la ligne de partage des eaux, entre les Lacs et la longue bande étroite que constitue l'Annam central et méridional, un

⁶ Jean Louis Begon (ou Bégon)(1867-1959) : polytechnicien, officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 25 janvier 1919) : ingénieur en chef de 1^{re} classe de l'artillerie navale.

⁷ Fernand Lavit (1872-1955) : polytechnicien, il étudia le Congo-Océan (1910-1912) et termina sa carrière comme résident supérieur au Cambodge (1929-1932). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 juillet 1912).

⁸ Henri François Peltier : polytechnicien. Commandeur de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 octobre 1920).

passage, un col, une trouée ayant un niveau assez peu élevé pour permettre un franchissement commode avec des rampes acceptables.

Nous ne nous appesantirons point sur les différents travaux de cette mission, travaux qui furent chantés par certains journaux sur un mode absolument dithyrambique et nous arrimerons de suite au résultat palpable et tangible, à la découverte du col Billès pour lequel tout le inonde s'enthousiasma un moment et qui parut être la porte tout indiquée pour franchir cette redoutable chaîne Annamitique et arriver au Laos.

Nous ne pouvons nous rappeler sans rire certain article de notre confrère le *Petit Marseillais*, chantant la gloire du capitaine Billès et les exploits de cet explorateur fameux. Arrivant au dernier degré du lyrisme, empruntant à Homère de sublimes comparaisons, s'inspirant de la Chanson de Roland, notre confrère représentait Billès frappant la montagne de son épée et la plantant au milieu du col en disant : « C'est ici. »

Le Gouvernement général s'enthousiasma surtout pour cette sublime découverte et c'est lui qui, un peu malgré le directeur général actuel des Travaux publics [Guillemoto], amena l'envoi d'une mission chargée d'étudier spécialement l'avant projet d'une ligne suivant le tracé indiqué par Billès. La mission qu'avait commandée ce dernier fut récompensée en la personne de son chef qui reçut la Légion d'honneur. Ceux de ses officiers qui, réellement, avaient travaillé, cherché, vu juste surtout, durent se contenter de ce qui rejaillit sur eux de l'honneur fait à leur chef.

Une mission se trouvait libre. C'était la mission du Tran-Ninh, placée sous les ordres du capitaine d'artillerie coloniale Danchaud, aujourd'hui chef d'escadron. Les travaux de cette mission du Tran-Ninh ne rentrent pas dans le cadre de cette étude. Ils ont, d'ailleurs, déjà été parfaitement exposés dans une série d'articles que publia notre confrère tonkinois *l'Indépendance*, articles émanant du chef même de la mission, fervent partisan, avec juste raison d'ailleurs, de cette belle région qu'est le plateau du Tran-ninh.

La mission Danchaud fut donc réorganisée vers le mois d'août 1904 et envoyée à Vinh, point d'où devait partir la fameuse ligne de pénétration qui portait le nom de ligne de *Vinh au Mékong*.

Un lieutenant d'artillerie avait été envoyé en reconnaissance préalable, muni de toute une collection de baromètres pour vérifier la cote du col de Mengia auquel Billès attribuait la faible et tentante altitude de 250 mètres au-dessus du niveau de la mer. Certains baromètres (peut-être même un seul) accusèrent environ 250 mètres. Les autres donnaient 450. Le capitaine Billès devant avoir raison, le lieutenant considéra les baromètres indisciplinés comme détraqués et accusa la même cote que celle qui avait été donnée précédemment.

Le départ de la mission fut donc décidé et, scindée en trois brigades, elle se partagea le tracé de cette ligne qui, partant de Vinh empruntait la vallée du Song-Ma, celle de la Niang-Sau, franchissait un partage de 15 kilomètres entre Baï-duc et Thanh-Lang, rejoignait en cet endroit la vallée du Song-Giang qu'elle remontait jusqu'à sa source, passait à Mengia et aboutissait au Laos au village de Ban-na-pao, d'où il n'y avait plus qu'à la continuer sur Kin-Boun et le Mékong à travers les plaines laotIennes.

Nous dirons dans un prochain article quels mécomptes éprouva le capitaine Danchaud, quelles difficultés il dut surmonter, et comment fut découvert le bluff gigantesque qui avait fait la gloire de la mission du capitaine Billès.

G. F.

Dans un précédent article, nous avons exposé au lecteur, de façon brève, mais suffisante cependant, quels furent les travaux de la mission Billès dans la chaîne Annamitique et nous avons dit comment fut envoyé la mission Danchaud chargée, en tablant sur les données précédemment rapportées, d'établir l'avant projet de la ligne de pénétration à voie ferrée de Vinh au Mékong.

La mission Danchaud se composait de trois brigades : la première s'installa à Phuc-Trach, poste de milice situé au bord de la Ngan-Sau, rive gauche, et fut chargée de l'étude de Vinh à Bai-duc, c'est-à-dire au point où la ligne quitte la vallée de la Ngan-Sau pour aller se raccrocher à celle du haut Song-Giang.

La deuxième brigade eut son centre à Thanh-Lang, autre poste de milice dépendant de la province de Dong-Hoï et placé sur la rive gauche du Song-Giang. Cette brigade devait étudier le tracé de Baï-duc à Nga-Hoï, point où, recevant le Khé-Giai, le fleuve prend définitivement le nom de Song-Giang.

Nga-Hoï est situé en pleine forêt ; le fleuve, qu'y s'y appelle Nam-Ban, y fait un coude prononcé et s'enfonce perpendiculairement au chaînon central. À 12 kilomètres environ de Nga-Hoï, il se scinde en deux bras, Nam-Ban et Nam-Chelo. C'est un peu au-dessus de ce confluent, en pleine montagne, en pleine forêt, que campa la troisième brigade à laquelle incombaît la tâche la plus rude. Chacune de ses trois brigades était commandée par un capitaine. Plus tard, une quatrième brigade fut formée sous les ordres d'un conducteur des T. P. Elle eut son centre à Ha-tinh et partagea les travaux de la première brigade.

De Vinh à Baï-duc, le tracé n'offrit point de difficultés particulières. Il suivait d'ailleurs en grande partie le tracé fait autrefois par le capitaine Bernard, pour la ligne de Vinh à Quang-Tri. Un point assez important le différenciait cependant de l'ancien tracé, c'est qu'il suivait constamment la rive droite de la Ngan-sau traversant le massif du Naï-ché où le passage était certainement moins facile que sur la rive gauche. Dans la plaine du Nghe-An et du Hatinh, la seule difficulté consistait à faire traverser à la ligne une région annuellement inondée et demandant par conséquent des conditions d'installation particulièrement délicates.

La crue de l'automne de l'année mil neuf cent quatre sembla d'ailleurs venir comme un avertissement providentiel et, atteignant un niveau jusqu'alors presqu'inconnu, donna des indications fort utiles pour les dispositions à adopter afin de parer à un tel danger.

De Bai-duc à Thanh-Ap, le tracé Vinh-Mékong suivait encore de très près le tracé Bernard. Là il s'en séparait, l'un gagnant la vallée inférieure du Song-Giang, l'autre la vallée supérieure.

Une des premières difficultés sérieuses rencontrées fut le passage de la chaîne de montagnes qui sépare la plaine de Thanh-Ap de celle de Thanh-Lanh. De même, on fut amené, pour contourner la plaine de Thanh-Lang, dans laquelle on ne pouvait descendre directement, à faire un circuit aussi long que coûteux.

Ce n'était rien cependant à côté de ce que l'on devait trouver lorsque, le Song-Giang rejoint, le tracé fut collé au fleuve, tenu dans cette vallée étroite aux rives encaissées et abruptes n'offrant que des rochers à pic et des schistes argileux décomposés ne permettant point d'espérer asseoir solidement la ligne sans procéder à des travaux de soutènement d'une importance considérable et d'un prix **exorbitant**.

Le cours sinueux du Song-Giang obligeait d'ailleurs à de nombreux franchissements, le tracé passant sans cesse d'une rive à l'autre, ce qui amenait à prévoir la construction de ponts métalliques en nombre considérable et tous de dimensions assez grandes.

Ce n'était point cependant, là encore, que gisait la véritable difficulté. Les officiers de la troisième brigade des études, n'ayant comme base que la cote donnée pour le col de Mengia par le capitaine Billès, commencèrent leur étude en se rattachant à la cote 250 supposée au passage du col.

Quelle ne fut point leur stupeur lors qu'ils s'aperçurent que, à sept kilomètres seulement de Mengia, à leur campement de Bai-dinh, ils se trouvaient à un niveau inférieur à celui de la mer. Il leur fallut se rendre à l'évidence et c'est alors qu'il fut démontré que la cote exacte du fameux col était 450 mètres. Le pot aux roses était découvert, le bluff mis à jour, les incapacités dévoilées, ce qui n'empêcha point le capitaine Billès de récolter la juste récompense de son admirable découverte.

Un rapport officiel, publié par un de nos confrères, avoue que, pour construire la ligne Vinh-Mékong par Mengia, on eut atteint le prix de revient de 800 mille francs par kilomètre. Ce chiffre officiellement avoué n'est qu'un minimum, et ceux qui ont parcouru la région sont en droit de se demander si, en sacrifiant même un million par kilomètre, la construction de cette ligne serait possible.

Le capitaine Billès avait atténué toutes les difficultés. Un grand nombre lui avaient d'ailleurs certainement échappé et les cartes qui nous ressent démontrent en certains points un tel mépris de la réalité que ses successeurs furent complètement stupéfiés des lacunes et des inexactitudes qu'ils y relevèrent.

Le bras du Song-Giang que remonte la ligne sur le versant annamitique le Nam-Chelo, se perd dans un barrage calcaire et cela par deux fois différentes. Les rapports et les cartes de Billès accusent une différence de cent de niveau de vingt mètres entre l'entrée amont et la sortie aval. Cette différence fut reconnue, après étude, de près de cent mètres et le capitaine qui fit l'étude du tracé sur cette section, se vit obligé pour franchir ce barrage, de prévoir un tunnel de 1.200 mètres.

Ces quelques données montrent surabondamment l'absolue impossibilité de la construction de la ligne Vinh-Mékong par le haut Song-Giang. Si l'étude de cette ligne, ou du moins la reconnaissance du capitaine Billès avait été poussée plus consciencieusement, les résultats avoués eussent été tels que jamais l'idée d'envoyer une nouvelle mission n'eut pu germer dans aucune cervelle, si désintéressée fut-elle de la valse exécutée par le budget et les deniers du contribuable indo-chinois.

Des milliers de piastres furent engloutis dans cette étude, au vu et au su de tout le monde, alors que, chaque jour, le mur de l'impossibilité venait se dresser infranchissable, et que l'on eut dû et pu, sans fausse honte, abandonner un projet qui ne réservait que déceptions et dépenses inutiles.

Nous reviendrons, d'ailleurs, sur ce sujet et nous montrerons en étudiant superficiellement ce que pût coûter le travail des études, ce que coûteraient les plus infimes travaux que l'on voudrait entreprendre dans cette région.

Disons, avant de terminer, que nous rendons hommage aux membres de la mission Danchaud, au moins à certains d'entre eux, qui, surmontant des difficultés que nous ferons mieux connaître, menèrent à bien cette étude, sans, d'ailleurs, qu'il leur en fût tenu grand gré, alors que tout le monde choyait et prônait celui qui les avait entraînés dans cette pitoyable aventure.

G. F.

LIGNE DE VINH À QUANG-TRI (*L'Avenir du Tonkin*, 18 mai 1906)

Le tracé de la ligne de Vinh à Quangtri fut primitivement étudié par le commandant d'artillerie coloniale Bernard, le même qui publia autrefois « l'Indo-Chine française », ouvrage qui, comme chacun le sait, n'était pas précisément à la louange du gouverneur général Doumer. Ce tracé partant de Vinh traversait la large plaine qui s'étend au sud de cette ville, passait au pied du Nui-Thanh-Sen, franchissait le Song-Ca près de Phuoc-Xuyêñ et, de là, toujours à travers les rizières, gagnait la vallée de la Ngan-Sau dont il suivait pendant un long parcours la rive droite, pour gagner ensuite la rive gauche qu'il

empruntait jusqu'à Baï-duc, desservant ainsi cette vallée riche et peuplée de la Ngan-Sau dans laquelle se fait un commerce très important de noix d'avec, de caoutchouc, de bois de construction, et dont le grand centre commercial est Huong-klhê, chef lieu d'un huyén assez important.

À Baï-duc le trace quittait la vallée de la Ngan-Sau et, par la plaine de Than-Ap, allait gagner le Haut Song-Giang (Song-Naï) dont il empruntait la vallée, à partir de Khe-Net, pour l'abandonner avant son confluent avec le Nam-Nan et gagner Bo-trach en utilisant les passages qui coupent le massif montagneux qui s'étend au sud du phu de Quang-Trach, au dessous des bouches du Songt-Giang.

De Bo-trach à Quang-Tri, le tracé suit à peu près une direction parallèle à la route Mandarine, en utilisant les derniers contreforts de la chaîne qui suit la côte dont elle est séparée par une plaine étroite où serpente la dite route.

Ce tracé offrait un désavantage : c'est celui de laisser non desservie la riche plaine du Ha-tinh qui s'étend tout le long de la côte, au pied des montagnes et, très peuplée, peut offrir à une ligne un trafic assez important.

L'étude d'une première variante (tracé côtier) fut donc confiée à des conducteurs des Travaux publics qui, de Vinh à Bo-trach, étudièrent un tracé suivant de très près la route Mandarine, et, comme elle, passant de la province du Ha-tinh dans celle du Quang-Binh (Dong-Hoi), en franchissant la porte d'Annam, massif montagneux qui vient tomber presque à pic dans la mer à la pointe de Tay-Son et dont le franchissement par une ligne ferrée exigerait un tunnel assez important et de construction malaisée.

Chacun sait qu'*au début, l'administration des Travaux publics construisit des lignes en plaine sans penser aux dommages qui en pourraient résulter en cas d'inondation*. Les mécomptes éprouvés dans ces trois dernières années, décidèrent enfin cette administration à ouvrir les yeux et on pensa à chercher pour cette nouvelle ligne un tracé à l'abri des dangers d'inondation.

L'ancienne mission Danchaud, qui venait de terminer ses études de Vinh au Mékong, se trouvait disponible. Du fait du départ de son chef, elle passa sous l'autorité du capitaine d'artillerie coloniale Begon, qui fut chargé d'étudier de nouvelles variantes de Vinh à Batrach en utilisant les hautes vallées parallèles à la mer pour passer de la plaine du Ha-tinh dans la vallée du Song-Giang sans utiliser la région inondée et en évitant autant que possible le passage difficile de la porte d'Annam.

De Vinh à Ha-tinh et Cam-Xuyén, c'est à dire à la vallée du Song-Nga-Ba, il n'y avait que des modifications de détail à apporter au projet primitif, aucune solution ne permettant d'éviter la traversée de cette grande plaine qui procurera, d'ailleurs, à la ligne ferrée un trafic important, à partir de Cam-Xuyén.

Plusieurs solutions se présentaient : la première consistait à suivre la route Mandarine, en se tenant toujours sur les contreforts et comportait le passage de la porte d'Annam. L'étude de cette partie du projet permit, d'ailleurs, à ceux qui la firent de relever d'assez fortes erreurs commises lors de l'étude de la première variante côtière.

D'autre part, des reconnaissances faites par M. le conducteur des Travaux publics B. avaient indiqué plusieurs autres solutions. La première consistait en ceci : suivre le tracé côtier jusqu'à Ky-Anh. Là on abandonnait ce tracé côtier pour gagner les hautes vallées en utilisant la trouée du Trai-Cai qui amenait le tracé dans la vallée du Song-Rôn en suivant approximativement le tracé de l'ancienne route Mandarine, dite route de Gialong, dont il ne reste plus à présent qu'un sentier assez peu fréquenté.

En remontant la vallée d'un affluent du Song-Rôn, on gagnait une autre vallée ; celle d'une rivière tributaire du Song-Giang, et on arrivait ainsi dans le phu de Quang-Trach sans avoir eu à passer la porte d'Annam. Malheureusement, la vallée du Song-Rôn était seule praticable et il fut reconnu qu'il était de toute impossibilité de gagner la trouée du Trai-Cai en partant de la plaine de , Ky-Anh.

Les montagnes qui entourent cette plaine tombent, en effet, presqu'à pic et la différence de niveau de trente mètres environ, accusée entre la plaine et le haut de la trouée, par la reconnaissance du tracé, fut, dès le début de l'étude reconnue comme étant en réalité de quatre-vingt dix mètres. Une fois de plus encore, une reconnaissance préalable mal conduite avait entraîné les frais d'une étude qui ne pouvait qu'aboutir lamentablement à une impossibilité absolue. Restait enfin une troisième solution qui consistait à garder la plaine jusqu'à la vallée du Song-Rach qu'on rencontrait et franchissait à Ngan-Na. De là, en suivant la haute vallée de cette rivière, on gagnait un col assez élevé mais cependant franchissable qui donnait accès dans la haute vallée d'un affluent du Song-Giang, le Rao-Tro, et permettait sans de trop grandes difficultés de se relier à la vallée du Song-Ron et de rejoindre à Som-Quan la partie praticable du projet Ky-Anh-Trai-Cai-Song Rôn.

Le trace de Vinh à Quang-Tri offre donc, en l'état actuel des choses, trois projets ou, plutôt, un projet et deux variantes. Le projet, comme nous l'avons dit, est celui qui emprunte la Ngan-Sau et le Song-Giang. La première des deux variantes suit la côte en évitant autant que possible les régions inondées et en perçant le massif de la porte d'Annam. La deuxième variante se détache de la première à Cam-Xuyén et empruntant la vallée du Song-Rach, la trouée de Thieu-Tong, la vallée du Rao-Tro, gagne Bo-trach par la vallée du Song-Rach et les vallées d'affluents de ce fleuve et du Song-Giang. vallées qui constituent entre ces deux fleuves un passage sensiblement parallèle à la côte.

Cette deuxième variante se tient constamment dans de hautes vallées et ne nécessite point d'ouvrages d'art d'une importance exceptionnelle. Nous étudierons plus tard les conditions économiques de ce tracé et nous nous efforcerons, par une étude attentive des pays traversés, de déduire en une étude le trafic possible des différents projets dont nous venons de parler.

L'étude en fut faite sensiblement par le même personnel que celui de la mission Danchaud. Commencée en octobre 1905, elle était terminée en avril 1906, c'est-à-dire au bout de six mois. Il est probable qu'elle déterminera le tracé d'une façon définitive, ce qui lui permettra de reprendre soit plus bas, soit plus haut que Mengia, la question toujours ardue du franchissement de la chaîne Annamitique par une ligne de pénétration de Vinh au Mékong.

Souhaitons que les reconnaissances envoyées dorénavant pour ce travail y apportent toute la conscience nécessaire pour éviter l'envoi de missions inutiles qui grèvent fortement notre budget indochinois qui, pourtant, s'en passerait fort bien.

G.F.

LIGNE DE VINH À QUANG-TRI (*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juin 1906)

Dans l'article inséré le 18 mai, il est dit :

« D'autre part, des reconnaissances faites par M. le conducteur des Travaux publics B... avaient indiqué plusieurs autres solutions, etc. »

M. G. F. se trompe :

Les premières reconnaissances avaient été faites non par M. B... mais bien par M. le capitaine Billès en personne, dans le but de faire aboutir la ligne du Mékong au port qu'il avait été question un moment de créer dans la baie de Vung-Chua, au sud de la porte d'Annam.

Parmi les indications données par cet officier, quelques-unes avaient paru intéressantes pour le tracé de la ligne Vinh-Quangtri. M. B... fut chargé de parcourir rapidement, en partant de Minh-Cam, la vallée du Rao-Tro, que M. le capitaine Billès

n'avait pu voir que dans la partie supérieure et par laquelle vallée il avait esquissé une variante éventuelle.

Sur dix à douze kilomètres au nord de Minh-Cam, le torrent Rao-Tro coule dans une succession de gorges rocheuses, étroites et contournées, tout à fait impraticables, et il ne fut pas même procédé à ce qu'on appelle une reconnaissance détaillée.

M. B... n'avait nullement reçu pour mission d'examiner le passage par Trai-cai mais, à son retour, au lieu de revenir par la route Mandarine actuelle, il suivit un itinéraire qui, d'après ce que lui avaient dit des Annamites, était la route Mandarine d'autrefois, dite de Gia-Long.

N'ayant fait simplement que passer, il ne signala que sous toutes réserves le tracé comme paraissant susceptible d'être étudié.

Quelque temps après, il retourna sur les lieux. Aussitôt, les premiers débroussaillements opérés, il constata que, à l'endroit appelé Trai-Cai, les difficultés étaient plus grandes qu'il ne l'avait supposé tout d'abord et il abandonna non pas le tracé mais une partie du tracé, partie que, de toute façon, il aurait proposé de rejeter, car il venait de se rendre compte que, sur les cartes, la position du cours supérieur du Rao Tro était erronée et devait être reportée de 12 km. environ vers l'est, ce qui changeait singulièrement les conditions primitives.

M. le conducteur B... était seul avec une équipe de coolies et, à la date du 26 juillet 1905, il avait déjà, en partant du Song-Giang, balisé jusqu'à Bao-Monc, presque à la trouée de Thien-long, quand le service des études fut confié à M. le capitaine d'artillerie B... M. le conducteur B... remit alors au chef de service un « topo » dont M. le capitaine B..., chef de section, prit immédiatement copie pour remettre à M. le capitaine L.. [Lavit ?]. chargé d'achever ce qui était presque terminé.

Le travail était-il fait « consciencieusement » ? M. G. F. n'en souffle mot, mais ce serait tout de même à croire puisque « cette deuxième variante (90 kilomètres environ) dont l'étude (par la reconnaissance) fut faite sensiblement par le même personnel que celui de la mission Danchaud, se tient constamment dans de hautes vallées et ne nécessite point d'ouvrages d'art d'une importance exceptionnelle. »

Les détails fournis par M. G. F. sont passablement ambigus et incomplets. Votre collaborateur aurait bien dû dire, par exemple, que le Trai Cai avait été abandonné par M. le conducteur B... dès le début et que l'étude de ce passage fut reprise par MM. les officiers. Il aurait bien dû spécifier tout cela avant de conclure que, « une fois encore, une reconnaissance mal conduite avait entraîné les frais d'une étude qui ne pouvait qu'aboutir lamentablement à une impossibilité absolue. »

Comment peut-il se faire que, dès le commencement, le nouveau service ne se soit pas douté de cette impossibilité absolue ? Pour la mettre en évidence, une petite reconnaissance, bien conduite cette fois, sur les quelques kilomètres en cause, aurait suffi amplement et aurait ainsi évité les dépenses d'études complètes qui, après quelles sont faites, sont jugées inutiles et regrettables.

M. G. F. voudrait-il fixer ce point intéressant ?

X.

LETTRE DU LAOS
(*La Dépêche coloniale*, 15 septembre 1906)

Vientiane, le 1^{er} juillet.

.....
Vous savez qu'un chemin de fer doit unir la côte d'Annam au Mékong. Le tracé par le col de Men Gia, signalé par le capitaine Billès, paraît aujourd'hui abandonné. Des

recherches et des travaux ont été effectués un peu plus au Nord, vers Cui Hop. Mais aux dernières nouvelles, ce col semble lui-même aussi peu facile d'accès que le précédent. L'ingénieur en chef Desbos et les capitaines Bégon et Lavit sont venus examiner la possibilité d'améliorer la portion Hatrai-Tramua-Napé de la route Vinh-Pac-Hin-boun. Si cette dernière solution était adoptée, ce qui n'est pas impossible, on reviendrait au premier tracé de chemin de fer qui avait été projeté par Trammua et que le capitaine Billès avait fait abandonner pour une ligne, plus longue d'ailleurs, passant par Men Gia. Que de temps et d'efforts, pour aboutir enfin à cette constatation !

L'utilité de voies de pénétration est incontestable au Laos et leur construction rapide souhaitable à tous points de vue. Malheureusement, la population très clairsemée supporte impatiemment les charges qui résultent pour elle de tous ces travaux. C'est ainsi que, dans la région de Patchoum, un village entier s'est dispersé pour échapper aux prestations, une partie des habitants gagnant une province voisine, et l'autre, la rive droite du Mékong. Il est juste de dire, d'autre part, que les indigènes sont les premiers à reconnaître les avantages qui pourront résulter pour eux dans la suite de la construction de ces routes ; la suppression du portage sur la partie déjà achevée de la route d'Annam, et la mise en service de charrettes pour assurer les transports a été accueillie avec enthousiasme. Sur des instructions précises de M. Beau, gouverneur Général, les chefs de province ont été invités à rechercher les moyens de supprimer le portage humain. Des résultats décisifs ont été obtenus dans ce sens et l'application de ces dispositions a empêché dans le Haut-Mékong tout un mouvement d'émigration qui se manifestait depuis quelques mois vers les États Mains.

A. Barier.

La Vie Indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 21 mars 1912)

.....
Une mission spéciale chargée des études de la voie de pénétration au Laos, de Dong-ha au Mékong, vient d'être créée et placée sous la direction de l'inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine.

La route sera établie de manière à épouser le tracé d'une ligne ferrée de Dong-ha au Mékong dans les parties où les dénivellations du terrain permettront de le faire sans augmentation notable des dépenses ; dans les autres parties ; et dans la mesure des prévisions de dépenses de construction prévues au projet d'emprunt, les points de passage des cours d'eau importants seront recherchés de manière qu'ils soient communs à la route et au chemin de fer éventuel. Ce programme exigera donc l'étude simultanée d'un avant-projet sommaire ligne ferrée et de route avant que ne soit arrêté le tracé définitif de la route.

M. Hoppe, ingénieur chef de service de 2^e classe, est désigné pour remplir les fonctions de chef de la mission spéciale chargée des études de la voie de pénétration au Laos, de Dong-ha au Mékong.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 janvier 1923, p. 2)

Tournée de M. le gouverneur général p. i. au Laos. — M. le [gouverneur général p. i.](#) compte partir pour le Laos par la voie de terre via Hatinh et Thakhet le 5 janvier courant.

M. Baudoin, après avoir inauguré la route de Vinh à Thakhet par Napé, se rendra à Vientiane et redescendra jusqu'à Savannakhet par le fleuve si toutefois l'état de la route de Savannakhet à Quangtri par Lao-Bao lui permet de regagner l'Annam par cette route.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1923, p. 2, col. 3)

— M. Baudoin, gouverneur général p. i., a visité le Laos au mois de janvier dernier. Il débarqua à Vientiane dans la soirée du 8 janvier après avoir inauguré la route Napé à Thakhek qui, à travers une splendide région tropicale en pays très accidenté, relie désormais le Laos et l'Annam. Le trajet de Vinh à Thakhek a été effectué en 10 heures.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juin 1923, p. 2, col. 3)

— MM. le professeur Brunhes et les ingénieurs Getten et Pouyanne ont parcouru la route de Thakhek à Vinh, en voyage d'étude, quoique avec des préoccupations d'ordres différents. Le savant professeur au Collège de France poursuit ses investigations au sujet de la géographie humaine et complète une documentation qui promet, pour la mission dont il a été chargé, des résultats tout à fait remarquables. M. Getten s'intéresse plus particulièrement au projet de voie ferrée qui, partant de Tanap, sur la ligne Vinh-Dongha, traversera la chaîne annamitique au col de Meu-gia et atteindra Thakhek débloquant ainsi le Moyen-Laos. Quant à l'inspecteur général des T. P., il prépare sur les lieux les prochaines campagnes de grands travaux. Il étudie notamment le réseau de routes de pénétration au Laos. Dans ce but, après la région Vinh-Thakhek, il inspectera celle du Tran-ninh, de façon à en ordonner les travaux et à se rendre compte de l'effort financier qui en résultera pour la Colonie.

.....
— Toute la presse française et indigène d'Indochine ne cesse de signaler l'isolement dans lequel se trouve le Laos et la nécessité, d'établir des voies ferrées pour le mettre en communication avec les autres pays de l'Union Indochinoise.

Au début de son installation en Indochine, l'administration française s'est trouvée tout naturellement conduite à concentrer d'abord ses efforts sur l'organisation et la mise en valeur des provinces côtières en raison de leur accès facile et du stade d'évolution relativement avancé de leurs populations indigènes. La prospérité désormais solidement assise de la Colonie lui permet aujourd'hui de tourner les yeux vers les immenses et riches territoires de l'intérieur : Laos, hinterland moï, Haute-Région du Tonkin. Elle ne saurait les laisser en arrière plus longtemps sans entraver le développement économique de l'Union tout entière. L'idée commence d'ailleurs à se faire jour dans la presse et dans le public même, que les intérêts particuliers des diverses régions de l'Indochine sont intimement liés et que l'aménagement économique de chacune d'entre elles doit être œuvre commune.

En ce qui concerne les riches mais excentriques territoires du Laos, l'urgence ressort de plus en plus nette d'entreprendre la construction du chemin de fer de Vinh à Thakhek, et de demander au plus prochain emprunt les crédits nécessaires.

Dès le début de notre installation au Laos, la création des voies de communication autres que celles du Mékong s'affirma indispensable pour débloquer la partie moyenne et supérieure de ce vaste territoire. Déjà les difficultés exceptionnelles rencontrées par

les missions d'officiers, qui, les premières, remontèrent le grand fleuve, laissaient prévoir que sa navigabilité resterait toujours insuffisante et précaire. Il n'est plus permis d'en discuter aujourd'hui. Malgré de coûteux travaux de dérochement et de balisage, il est encore actuellement impossible de faire passer chaque année, tant à la montée qu'à la descente, plus de 1.800 à 2.000 tonnes entre Kratié et Khône, et de 1.000 à 1.200 entre Khône et Savannakhet. La longueur du trajet, les obstacles naturels, considérables et les transbordements nombreux qu'ils nécessitent mettent Vientiane à 15 jours de Saïgon et font monter le prix de transport entre ces deux points au chiffre presque prohibitif, pour la plupart des produits, de 400 francs par tonne à la descente et 600 francs à la montée. Encore faut-il ajouter que le service des Messageries fluviales fonctionne durant quatre mois de l'année seulement, de juillet à octobre.

De tels chiffres se passent de commentaire. Grâce à ses grands biefs navigables dont le plus important, celui de Vientiane, atteint une longueur de 600 kilomètres, le Mékong reste une excellente voie de communication à l'intérieur du Laos ; mais il n'offre pas et n'offrira sans doute jamais à la production de ce pays des possibilités suffisantes d'écoulement vers la mer.

La Vie indochinoise

(*Les Annales coloniales*, 14 juin 1923, p. 2, col. 5)

L'outillage des mines d'étain de Toa-Hin-Kam [Pak-Hin-Boun] est en voie d'achèvement ; cette mine sera bientôt en état d'exporter 500 tonnes par an. Les Messageries fluviales s'efforceront d'en sortir la plus grande partie aux hautes eaux, mais la Société minière, qui a d'autres exploitations en vue, envisage d'en évacuer sur le port de Benthuy par la route de Thakhek à Napé et Vinh.

Ceci prouve l'urgence de la construction de la voie ferrée de Tan-Ap au Mékong.

La Vie indochinoise

(*Les Annales coloniales*, 22 mars 1923, p. 2, col. 4-5)

TONKIN

— Le prince Kampergpat, ministre des voies et communications du Siam, a entrepris un voyage d'études à travers la presqu'île indochinoise ; parti de Bangkok par voie de terre, il a rejoint Hanoï par la route Thakhet-Vinh. Son but est de se documenter sur les moyens pratiques d'établir des relations entre le Siam et le Laos.

La Vie indochinoise

(*Les Annales coloniales*, 24 avril 1923, p. 2, col. 5)

LAOS

— Sur les quatre routes commencées pour débloquer le Laos, la dernière, celle de Vinh à Thakek, par Napé et Nakhai, a été livrée à la circulation.

Au delà de Napé, ce ne sera, pour commencer, qu'une route de terre, impraticable pendant la saison des pluies ; cependant, les automobiles et les camions pourront y circuler pendant trois à quatre mois en 1923 et six à sept mois en 1924.

Déjà, il a été possible, grâce à cette route, de venir en cinq jours de Vientiane à Hanoi ; l'année prochaine, ce délai sera réduit à trois jours.

De Napé à Thakhek, la route est provinciale. La roule coloniale de Vinh à Napé et Camkhent aboutira à Bansot, à une journée de chaloupe en amont de Thakhek, donc beaucoup plus près de Vientiane.

Malheureusement, l'exécution de cette route a été retardée par diverses difficultés de terrain. L'Administration des Travaux publics a fait appel au Service géographique, et une brigade d'études est maintenant en train de faire le relevé du terrain entre le Mékong et le Nam Kha-dinh ; dès que ce travail sera achevé, on pourra établir le tracé etachever la grand-route nationale. Mais ceci demandera plusieurs années et notre confrère *l'Éveil Economique* estime qu'un gros effort doit être fait en attendant pourachever la route de Napé à Thakhek, l'empêtrer et la doter de bons ouvrages, car elle présentera toujours un grand intérêt.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 20 juillet 1923, p. 2, col. 3-4)

— Les travaux se poursuivent activement sur les routes allant de Thakhek à Vinh et de Savannakhet à Dongha.

L'achèvement de la route Vinh-Thakhek coûtera sans doute 100.000 piastres de moins que celle de Savannakhet à Dongha ; de plus, elle n'aura que 229 kilomètres, soit 52 de moins que l'autre. Enfin Thakhek se trouve sur le grand bief navigable du Mékong, alors que Savannakhet en est à 62 kilomètres, ce qui allonge encore la route ; et il y a un port à Vinh alors que les marchandises arrivant à Dongha sont obligées de gagner Tourane.

D'autres raisons militent encore en faveur de l'exécution de la route Vinh-Thakhek.

La main-d'œuvre viendra beaucoup plus du Tonkin et du Nord-Annam que du Centre-Annam, et les industriels ont d'ores et déjà préféré le premier itinéraire, puisque les mines d'Hinboun prévoient leur usine à Haïphong.

Certes, les deux routes présentent chacune leur intérêt ; il n'est pas question de choisir entre l'une et l'autre, mais la route Vinh-Dongha présente un intérêt économique plus immédiat.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 19 octobre 1923, p. 2, col. 2-3)

LAOS

— Il a déjà été beaucoup parlé du Laos et de ce qui reste à faire pour le « débloquer » et rendre possibles ses relations commerciales avec l'Annam, le Tonkin et la Cochinchine (voir communiqués n° 42, p. 13 et n° 54, p. 15). « Actuellement, la longueur du trajet, les obstacles naturels considérables et les transbordements nombreux qu'ils nécessitent mettent Vientiane à 15 jours de Saïgon et font monter le prix de transport entre ces deux points au chiffre presque prohibitif pour la plupart des produits de 100 francs par tonne à la descente et 600 francs à la montée. » En fait, c'est le Siam qui profite de cette situation, mais, écrit *l'Avenir du Tonkin*, la France se doit de ne pas laisser plus longtemps le trafic du Laos entre les mains des Siamois et d'assurer tout au moins à ses nationaux et à ses sujets la possibilité de lutter à armes égales contre leur concurrence. »

La presse indochinoise ne cesse de se préoccuper de cette question, surtout depuis l'inauguration récente de la route de Vinh au Mékong par Napé et Tkakkek.

Malgré son caractère provisoire, cette voie a déjà fait ses preuves d'utilité et, nous dit l'*Éveil économique*, on a pu de suite se rendre compte qu'un trafic intense ne tarderait pas à s'y produire. Elle dessert en effet la partie la plus riche du Laos : la région des bois précieux, des gommes et résines diverses, stick-lac, benjoin, laques et huiles de bois, la région des cultures de coton, d'ortie de Chine, de tabac, de sériciculture, le plateau du Tranninh avec ses forêts, son bétail. ses mines.

Déjà, la Compagnie des mines d'étain de la Nam Patène songe à organiser par la route, dès la fin de la saison des pluies, l'acheminement de ses lingots vers le port de Haïphong. Le Tonkin se trouve donc tout aussi intéressé que le Laos au développement des communications entre les deux pays et s'inquiète, lui aussi, des routes et des voies ferrées de déblocage.

Le premier chemin de fer à construire comme le plus nécessaire est, de l'avis de l'*Éveil économique*, celui de Tan-Ap à Thakhek (187 km.). « Le Dongha-Savannakhet est une conception ancienne qui doit être abandonnée » d'abord parce qu'il serait plus long (325 km. jusqu'à Dongha plus 175 km. de Dongha à Tourane) et plus difficile et coûteux à établir (passage du col des Nuages), puis parce qu'il aboutirait à Tourane, simple port de cabotage qui ne semble pas destiné à un plus grand avenir.

Au contraire, Benthuy, qui se trouve à 96 kilomètres de Tan-Ap, est « un excellent petit port », satellite du port de Haïphong auquel il est directement relié par terre et par mer. La double agglomération Vinh-Benthuy a déjà un gros commerce et une industrie importante qui garantissent aux produits laotiens un débouché certain.

D'autre part, sur la ligne de Haïphong, se trouve la grande ville manufacturière de Nam-Dinh qui a tout intérêt à être reliée aux centres d'approvisionnement en colon du Laos.

Par ailleurs, l'*Éveil économique* souligne la valeur de cette nouvelle ligne au point de vue des embranchements qu'elle permettra et qui sont projetés : de Thakhek à Kratié et Saïgon, ou Kratié et Phnom-Penh, Bangkok, Rangoon, Singapore.

Le Chemin de Service du Tân-Ap à Thakhek
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juin 1925)

Cinq minutes après nous arrivons au campement de Xom-Ca-Trang.

Le campement est à cheval sur les deux rives d'un ruisseau dont le tracé finalement choisi pour la ligne emprunte la vallée, évitant un coude de la rivière principale et plusieurs œuvres d'art dont un grand pont sur le Rao Cai. Y gagne-t-on tant que cela ? Le nouveau tracé longe un massif calcaire qui donnera aussi du fil à retordre : et l'on aura eu double dépense d'études. C'est pourquoi il est bon qu'on passe vivement à l'exécution pour éviter de nouveaux changements. Il est évident qu'on peut toujours mieux faire ; mais, comme dit La Fontaine : Souvent le mieux est l'ennemi du bien, ou aussi : « Souvent la peur d'un mal nous conduit dans un pire ».

Le château de l'ingénieur : une chaumière en bambou tressé, aux somptueux parquets de terre battue recouverte de nattes, occupe, comme il convient, un mamelon qui domine le val. En face, la luxueuse demeure du mandarin : également une cabane en bambou ; en bas, dans la petite plaine que traverse le ruisseau, le campement : sur la rive droite, une vaste place carrée qu'entourent les services publics : le magasin, [le cinéma](#), l'infirmerie, la maison des employés et la menuiserie ; sur la rive gauche deux immenses chaumières en forme de magasins à sel, pouvant abriter chacune jusqu'à 400 ouvriers.

Comme chambre d'ami, le château dispose du bureau-salle de dessin, où un lit Picot a été déployé ; notre compagnon couchera sur un lit improvisé sur la table à dessin, à la place qu'occupent en temps normal les profils en long et profils en travers, ce qui lui vaut le sobriquet de « profil en long ».

Pas de moustiquaires : si étonnant que cela paraisse aux gens des villes, il arrive souvent qu'il n'y ait pas de moustiques dans la grande forêt ; cet agaçant insecte est inconnu dans la région où nous sommes ; il y suivra plus tard la civilisation.

Pas de château sans châtelaine.

C'est ici la fée bienfaisante de la nouvelle route, madame Viala. Le roi d'Annam vient de lui accorder le Kim-Bôî ; distinction bien méritée.

La vie d'un ingénieur, qui transporte, à mesure qu'avance la route, son campement de clairière en clairière est plus pittoresque en vers qu'en prose. En fait, c'est une vie très dure, surtout quand le souci de diriger un millier d'ouvriers ne vous laisse aucun répit. Des chantiers organisés comme celui que nous venons de voir ont tôt fait de transformer en une route carrossable quelques centaines de mètres tracés dans la forêt vierge. Il faut donc, tout en dirigeant le travail en train, préparer celui qui doit suivre. Devant, c'est la nature sauvage, la forêt épaisse sur des flancs de montagnes abruptes, parfois dans de véritables chaos de rochers, où il s'agit de s'ouvrir d'abord un sentier, d'étudier le tracé le plus convenable pour la route et de le piquer, puis en préparer au bureau le plan d'exécution ; derrière ce sont les chantiers : un kilomètre de route qui vient d'être entamé et un kilomètre ou deux en voie d'achèvement ; plusieurs kilomètres en arrière ce sont les retouches à faire, les ouvrages d'art provisoires à remplacer par les ouvrages définitifs.

Il s'agit aussi de veiller au bon ordre dans le camp où le soir revient toute cette petite armée, à la propreté des locaux, à l'hygiène, à la bonne santé des gens, surtout à leur nourriture saine et abondante. Or un magasinier annamite est bien l'être le plus imprévoyant qu'on puisse imaginer. Ce n'est pas lui qui s'apercevra ou signalera qu'il n'y a plus du thé que pour trois jours, ou qu'il va manquer de poisson, ou que, demain, il n'aura plus de riz ou que le dernier bœuf vient d'être abattu.

L'ingénieur n'a donc guère plus de repos d'esprit que de repos physique : aussi quelle bénédiction lorsqu'une bonne fée lui allège l'un et lui ménage l'autre, en lui procurant sans qu'il en ait le souci, le maximum de confort compatible avec cette vie dans un pays sauvage, sans ressources et loin de tout.

M. le résident supérieur s'est honoré en désignant à la faveur royale la fidèle collaboratrice de l'actif ingénieur.

Et cette bonne influence s'étend sur d'autres. Plus dépaysé encore qu'un Européen, plus privé surtout d'être arraché à sa vie normale, le mandarin annamite aime à chercher sous le toit de l'ingénieur français une agréable diversion à ce qui pourrait lui apparaître comme un insupportable exil. Et là-bas, huit kilomètres plus loin, le collègue européen, nouveau venu en Indochine et dont la famille est en France, comment supporterait-il sa démoralisante solitude sans la pensée qu'il peut venir de temps en temps se retremper dans cette atmosphère familiale où le bon cœur, le bon sens et la vigilance d'une Française lui prodigueront soins, bons conseils et paroles réconfortantes.

On ne se rend pas compte en ville de l'influence que peut avoir, parfois hélas pour le mal, mais le plus souvent pour le bien, la femme française. Et si celle-ci, intelligente et dévouée, se fait la collaboratrice de son mari dans une vie dont tant de détails sont bien plutôt du domaine de la femme, elle double, et souvent plus, le rendement de son mari ; et lorsqu'il s'agit, comme dans le cas présent, d'un homme bien difficile à remplacer, parce qu'il est l'homme idoine à une tâche des plus compliquées, alors l'œuvre toute entière profite singulièrement de cet heureux dédoublement.

Notons-le bien, afin qu'il en reste au moins une faible trace dans ce pays de l'oubli : le nom de madame Viala ne saurait être séparé de notre cher Tân-Ap-Thakhek.

Nous passons l'après-midi, à dormir, fumer, boire et babiller, faire prendre quelques photos par notre homme de l'art et visiter le camp ; puis c'est l'apéritif sous le ciel étoile et le repas joyeux ; après quoi, sans nous mettre en smoking, nous descendons « en ville » assister au cinéma. M. le résident de Hatinh s'ingénie à procurer à ses troupes de saines distractions mais ici, il n'a pas eu de chance. Le cinéma ne supporte pas la médiocrité d'un petit appareil dont l'opérateur fait marcher la dynamo en pédalant comme sur une bicyclette. Les spectateurs voient très mal des scènes où d'ailleurs ils ne comprennent rien.

Un puissant gramophone et, de temps en temps, la venue d'une petite troupe d'acteurs ou de musiciens annamites feraient plus plaisir et ne coûteraient pas plus cher. Nous sommes d'ailleurs bien persuadé que c'est ce que fera M. le résident pour la campagne d'automne. Et cela évitera aux loueurs de films de choisir parmi leurs rossignols les exploits du croiseur boche Moeve

Le vent du Laos qui, depuis deux jours, souffle du feu, ne nous empêche pas de dormir comme des loirs et de nous préparer par une bonne nuit de repos à....

(la suite au prochain numéro).

Travaux publics
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mars 1928)

M. Auvray⁹, ingénieur de 1^{re} classe des Travaux publics de l'Indochine, est désigné pour remplir les fonctions d'ingénieur principal, chef de service, à la circonscription des Études et Travaux de chemins de fer du Nord-Annam et chargé de l'arrondissement des Études de la ligne de Tanap à Thakhek.

⁹ Georges Auvray (1897-1984) : ingénieur E.C.P. Précédemment au chemin de fer à crémaillère du Langbiang. Affecté en 1934 au Laos. Résistant à l'occupation japonaise. Démis et interné par Decoux. Entré en 1950 au service de la Société indochinoise d'études et de constructions (S. I. D. E. C.). Voir encadré.

L'arrondissement des Études de la ligne de Tanap à Thakhek est, jusqu'à nouvel ordre, rattaché directement à l'inspection générale des Travaux publics.

La spéculation sur les terrains compromet l'essor de certaines villes
par Barbisier [Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 mai 1929)

.....
Si les prétentions des accapareurs sont un peu excessives à Vinh-Bênhuy et risquent d'amener un déplacement de la ville, que dire de celles des spéculateurs de Thakhek ? Thakhek est devenu un nom magique ; ce petit village où, il y a dix ans, le terrain ne valait pas un sou le mètre et dont de rares initiés connaissaient seuls le nom, est maintenant connu de toute l'Indochine et de beaucoup de gens en France comme le terminus d'un futur chemin de fer devenu à l'ordre du jour et le chef-lieu d'une province, qui se révèle comme un nouveau Klondyke.

Aussitôt accaparement général des terrains qui, pour ce village de peut-être 2.000 âmes, atteignent le prix fabuleux de 4 à 5 \$ le mètre carré.

EN ANNAM
La construction du Tanap-Thak-hek
par H. T.
(*Le Colon français*, 14 mai 1929)

Un gros danger en Annam se déclenche. Il commence par le Chemin de service du Tanap-Thakhek dont la sécurité n'est pas assurée.

Le 3 mai 1929, à 6 heures, M. Gendre, ingénieur des T. P., allant visiter ses chantiers de Khe-Van-Van, kilomètre 72 de la province de Dông-Hoi, fut attaqué par 23 coolies et un *cai* armés de coupe-coupe et de bâtons. M. Gendre était sans arme. Il se tira de cette attaque seulement avec quelques blessures légères. Il put attraper quatre coolies, qui sont sous les verrous.

La résidence de Dông-Hoi était prévenue de ce qui allait se passer ; malheureusement, le personnel du Chemin de service ne le fut pas.

Il serait temps que le Gouvernement envoie à Vinh le corps de troupes tant demandé. La construction des casernes n'étant pas encore commencée, l'on pourrait, en attendant, loger les soldats dans l'ancienne usine à frigo [abattoir Palco] à Bênhuy.

Les coolies de l'intérieur sont excités par les secrétaires des T. P. dont un vient d'être arrêté pour l'affaire du 5 mai qui a échoué.

Le gouvernement se doit aussi de surveiller de très près certains Annamites du Tonkin venus récemment à Vinh, qui circulent entre cette ville et le Mekhong et vont chercher le mot d'ordre à la frontière du Siam. Ces Annamites ont été compromis dans l'affaire Bazin*. Ils jouent dans la région le rôle d'agents provocateurs et de contrebandiers.

LE MOUVEMENT OUVRIER EN ANNAM
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1929)

Il n'est pas sans intérêt, croyons-nous, de reproduire ici, ne fût-ce qu'à titre documentaire, les passages du dernier rapport au Conseil de Gouvernement relatifs au mouvement ouvrier en Annam :

.....
2° Le 3 mai 1929, un ingénieur des T. P., détaché au service des études de la ligne Tanap-Thakhek, s'est vu, sans provocation, menacé et frappé par ses coolies. L'énergie et le sang-froid dont la victime fit preuve en cette circonstance ont seuls permis que l'incident n'eût de suite regrettable. Le 4 mai, un autre ingénieur du même chantier a été attaqué et menacé de mort dans les mêmes conditions, comme ayant manifesté l'intention de licencier un cai pour motif de service. Les agressions sont dues à l'influence d'éléments de désordre qui ont pu s'introduire sur les chantiers sans être inquiétés, et s'y livrer à une propagande dangereuse parmi les travailleurs employés à la construction de la ligne de chemin de fer, trop éloignée du poste de garde indigène de Qui-dat, pour que puisse s'exercer utilement la surveillance de la région de Mugia. Pour parer à cet inconvénient, un poste de garde indigène à l'effectif de cinq linhs fut installé à La-trong. Sa présence a eu pour résultat l'apaisement des esprits.

LAOS

KHAMKEUT

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1933)

Prochain départ. — M. Loisy, ingénieur principal des Travaux publics, chef de la subdivision de Khamkeut, va quitter ce poste fin février pour Savannakhet. À M. Loisy, actuellement légèrement indisposé, nous adressons nos souhaits de prompt et complet rétablissement.

Ceux qui nous quittent. — M. Trilleau, des Travaux publics, va quitter Napé pour aller aux chantiers de la voie ferrée du Tourane-Nhatrang*.

.....
Chemin de fer Tan-Ap-Thakhek. — Les travaux du Tan-Ap-Thakhek sont complètement suspendus. M. le capitaine en retraite Michelin vient de terminer une variante vers Ban-Na-Phao, ce qui permet aux touristes, par une piste en terrain plat, une splendide excursion de Nhommarat à Ban-Xa-Phao, où aboutit le câble téléférique du Tan-Ap-Thakhek. C'est une excursion que nous recommandons (De Nhommarat à Ban-Na-Phao : 83 km.).

LAOS

THAKHEK-TAN-AP

(*L'Avenir du Tonkin*, 22 avril 1933)

On ignore encore la décision qui sera arrêtée pour l'utilisation du téléférique de Na-Phao. M. Saigne, le très sympathique subdivisionnaire des T. P. dans la province de Cammon, déjà chargé de la subdivision de Khamkeut depuis le départ de M. l'ingénieur Loisy pour Savannakhet, voit ses fonctions augmentées, mais fort compliquées. Il va être chargé des bâtiments de la gare de Thakhek. Au service de la surveillance de la navigation fluviale, des transports sur route, le voilà chargé au moins des remblais du

chemin de fer, en attendant la pose de la voie. Hélas ! Il ne sera plus là pour donner le coup de sifflet du départ du premier train.

Le téléférique du col de la Vieille
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 juin 1933)

[...] Le téléférique fut construit [...]. Malheureusement, ce travail n'était pas achevé que le Gouvernement général, pour faire circuler de l'argent frais dans les régions qui venaient d'être désolées par la jacquerie, pour en nourrir la population et l'occuper, décida d'affecter les fonds du Tân-Ap-Thakhek au creusement de canaux d'irrigation dans le Nghê-An et, une fois achevé le tronçon de 18 kilomètres au départ de Tân-Ap, de remettre la construction du Tân-Ap-Thakhek au jour où la seconde tranche d'emprunt serait réalisée. On abandonna donc la construction, déjà très avancée, du tronçon de 16 kilomètres au départ de Thakhek, et on s'apprêta à laisser tout en plan. [...]

Un groupement de défense des actionnaires et des
intérêts locaux engagés dans la
Compagnie saïgonnaise de navigation et de transports
se constitue.
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 13 juin 1936)

[...] En ce qui concerne le projet de construction d'une voie ferrée de Tanap à Thakhek, des déboires sérieux ont été enregistrés, et les travaux ont dû être abandonnés en 1933, faute de ressources financières alors que le montant des dépenses engagées dépassait déjà sept millions et demi de piastres. [...]

Gouvernement général de l'Indochine,
Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos
durant la période 1937-1938

CHAPITRE VII. —SERVICES PUBLICS DE TRANSPORTS AU LAOS.

.....
Le Laos est relié au Tonkin et à la côte d'Annam par les services suivants :
.....

2° Service de transport par voitures automobiles des voyageurs et des marchandises entre Xomcuc, Ban Naphao et Thakhek, en liaison à Ban-Naphao avec le **téléférique** et à Xomcuc avec le chemin de fer

Longueur des parcours :

- a) de Xomcuc à Thakhek, en correspondance avec le chemin de fer à Xomcuc (Transport de voyageurs et bagages) : 202 kilomètres.
- b) de Ban-Naphao à Thakhek, en correspondance avec le téléférique à Ban-Naphao (transport des marchandises) : 138 Km.

Centres desservis : Xomcuc, Latrong, Baidinh, Pou-Toc-Vou, Ban-Naphao, Thakhek.
Fréquence du service : 2 fois par semaine dans chaque sens.

a) Voyageurs

	Classe A	Classe B
Thakhek-Ban Naphao	4 \$ 20	2 \$ 10
Ban Naphao-Xomcuc	1 \$ 80	0 \$ 90
Thakhek-Xomcuc	6 \$ 00	3 \$ 00
Arrêts intermédiaires	0 \$ 03 le km	0 \$ 015 le km.

[86]

b) Messageries (G.V.)

0 \$ 15 par tonne et par kilomètre de Thakhek à Xomcuc - Minimum de perception: 0 \$ 20. Poids maximum par colis : 100 kg

c) Marchandises (P.V.)

0 \$ 10 par tonne et par kilomètre par expéditions de moins d'une tonne.

0 \$ 09 par tonne et par kilomètre par expéditions de plus d'une tonne.

(sans correspondance avec le chemin de fer).

L'exploitation de ce service a été concédée à la [SAMANAL](#) jusqu'au 31 décembre 1940 (Contrat du 8 novembre 1937).

Le gouverneur général et madame Catroux
en visite au Laos sur le chemin du retour
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1940)

Vinh, 27-2-40 (Arip). — Accompagné de M^{me} Catroux et du Résident Supérieur au Laos, le Gouverneur général a quitté ce matin Thakhek. Il s'est rendu tout d'abord à Bannaphao, où il a été reçu par M. Alfano, directeur des chemins de fer de l'Indochine, qui lui a présenté les installations du téléférique.

Plus loin, il a visité celles de Latrong, où M. Reboux, chef de l'exploitation, lui a fait les honneurs d'un centre ouvrier aménagé par ses soins dans d'excellentes conditions.
