

ROUTE MONGDUONG-TIËN-YÊN (section nord de la [route Mandarine](#))

CHRONIQUE. DE HAÏPHONG
La route de Tiën-Yên à Moncay
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mars 1939, p. 5, col. 3)

Le 3 avril prochain, M. [Brévié](#), gouverneur général de l'Indochine française, et M. de Tastes, résident supérieur p.i. au Tonkin, se rendront à Moncay pour inaugurer la route de Tiën-Yên, reliant Haïphong à Moncay. Fin 1926, feu M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics, dans son programme des travaux à entreprendre de 1927 à 1938, écrivait : L'Indochine a des frontières terrestres extrêmement développées et vulnérables sur un certain nombre de points. Il ne semble pas, pour l'instant, qu'elle ait à craindre d'agression prochaine ; mais la meilleure garantie qu'elle puisse avoir de ne pas en redouter dans l'avenir, est de la munir le tous les instruments de défense qui lui permettront de résister à une attaque si elle venait à se produire. Les considérations militaires entrent donc en jeu pour déterminer l'urgence de la construction de toutes les voies d'accès aux frontières, c'est-à-dire les voies suivantes :

« 1°) Les routes conduisant à la frontière de Chine au Tonkin ;
« 2°) Les routes conduisant au Laos. Aucune des routes conduisant au Laos n'a, en elle-même, un intérêt économique suffisant pour en justifier la construction ; mais toutes celles qui ont été classées ont un intérêt stratégique certain.
« 3°) Les chemins de fer Tanap—Thakkek et Pnompenh Battambang ».

Ainsi donc, il y a treize ans, ceux qui avaient charge des intérêts de l'Indochine prévoyaient tout un plan de défense contre une agression terrestre, quelle vienne de Chine ou de Siam. Les Hauts fonctionnaires qui iront inaugurer la route de Tiën-Yên, reliant Moncay, poste frontière avec la Chine, et Haïphong, se souviendront que leurs prédécesseurs et leurs aînés n'avaient pas négligé la défense du Tonkin, de l'Indochine entière, et que si le programme n'a pas été complètement réalisé plus tôt, c'est que la Métropole n'a pas accordé les moyens financiers, parce que, à cette époque là, nos politiciens pensaient que la paix éternelle était instaurée dans le monde entier.

Feu M. Pouyanne était un prévoyant des événements qui ont surgi depuis, car il écrivait encore :

« Les voies intéressantes au point de vue de la défense militaire peuvent être exécutés moins rapidement que les précédentes, *mais il serait imprudent de ne pas les avoir terminées avant l'expiration du délai de douze années que nous avons assigné au programme des travaux à arrêter.* »

Feu M. Pouyanne n'était pas un prophète ; mais il connaissait bien l'Indochine pour l'avoir étudiée et dressé un inventaire des travaux publics exécutés depuis la venue de la France en Indochine, et un programme des travaux à poursuivre pour parfaire l'œuvre entreprise.

La route de Tiën-Yên—Moncay—Haïphong sera donc praticable dans le délai maximum prescrit. On y employa, depuis quelque années, la main-d'œuvre militaire, à

chaque hiver ; mais les autres routes du programme arrêté, où en est leur construction ?

Les événements militaires qui se passent au large des côtes de Haïphong, près de nos frontières de Moncay à Langson, de Langson à Cao-bang, de Caobang à Laokay, et sur le front au delà de la Birmanie, exigent que le programme des travaux publics pour les routes stratégiques se réalise à grande vitesse.

Nous n'avons plus douze années pour y penser et le réaliser ; demain, il nous faudra agir. Nous devons être prêts. Ceci nous amène à penser que, sans vouloir établir une ligue Maginot sur les frontières terrestres de l'Indochine, il serait peut-être indiqué de rétablir les territoires militaires au Tonkin, sur la frontière, et quoique la France ait conclu un accord avec le Siam. de ne pas dégarnir la vallée du Mekong des forces militaires qui s'y trouvent, en petit nombre malheureusement. La France d'outre-mer, M. Daladier l'a déclaré, doit compter sur elle-même pour la défense du territoire d'empire.

Les principes fondamentaux de la politique extérieure de la France se dégagent nettement de l'exposé très complet et très sobre en ses grandes lignes de M. Georges Bonnet et des déclarations du président du conseil. M. Daladier a souligné — et il était certainement utile de le faire avec cette fermeté — le fait que les destins de la patrie ne sauraient être limités à la mise en valeur de notre empire colonial, que la politique impériale ne peut être une politique de repliement, qu'elle doit être, au contraire, une politique d'affirmation française. C'est là une vérité essentielle bonne à répéter, car on affecte parfois à l'étranger de se méprendre sur le sens réel de cette orientation de l'effort français. M. Georges Bonnet y a insisté, lui aussi, quand il a dit que la France ne peut borner son action diplomatique aux limites de son territoire et de son empire, qu'elle ne peut renoncer à son influence légitime dans les autres parties du monde, ni laisser prescrire son rôle de grande puissance, qu'elle a, pour son compte propre, sur tous les continents, des intérêts et des amitiés à défendre. « La France, a-t-il dit, n'est démissionnaire nulle part ». Cela devait être affirmé avec toute l'autorité qui s'attache à la parole du ministre des affaires étrangères parlant au nom du gouvernement de la République tout entier, car il faut que l'on sache partout ailleurs que c'est là un des principes essentiels qui commandent toute l'action étroitement concertée de la France et de la Grande-Bretagne, que, sans ce principe, la confiante coopération franco-britannique serait, en réalité, sans objet.

Réjouissons-nous de l'inauguration officielle de la route de Moncay à Haïphong ; mais formulons cependant quelques regrets et critiques.

Sur cette route, il existe encore des passages peu praticables : le bac de Yen-lap, en premier. Nous savons bien que le Génie aurait vite fait d'établir un pont de bateaux à cet endroit pour le passage des convois ; *mais quand, depuis plus de dix années, on possède des ponts Pigeaux sur les quais de Haïphong qui sont en pièces détachées* cependant capables de supporter le lourd matériel de guerre — on se demande quelle raison veut qu'ils ne soient pas encore employés. Manque de crédits ? Non, car, ailleurs, on dépense pour la défense nationale de l'Indochine sans compter pour des armements dont l'utilité peut-être contestée après les guerres d'Espagne et de Chine, dont nous pensons que l'on aura tiré des enseignements.

Nous engageons M. le gouverneur général Brévié et M. le résident supérieur p.i. de Tastes à effectuer le trajet de la route de bout en bout et ils constateront d'autres besoins qui pourraient recevoir une solution immédiate par l'emploi de la main-d'œuvre pénale sous la surveillance militaire, dans la province de Quang-Yên principalement que cette route traverse dans sa plus grande largeur.

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 avril 1939)

Ainsi que nous l'avons annoncé.M. le gouverneur général Brévié, accompagné du général commandant supérieur des troupes en Indochine Martin et des hautes autorités civiles et militaires du Tonkin a procédé, le 3 avril, à l'inauguration de la route nouvelle Mongzuong-Tiên-Yén.

À cette occasion, le général Goudouneix, commandant la 1^{re} brigade, a prononcé l'allocution suivante :

Monsieur le gouverneur général,
Mon Général,
Monsieur le résident supérieur,
Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de vous exprimer tous mes remerciements et notre fierté pour avoir bien voulu assister à l'inauguration de cette route dont l'achèvement est fêté aujourd'hui.

La plate-forme est donc terminée de Tiên-Yén à Mongduong sur une longueur de 42 kilomètres et ayant nécessité 300 mille mètres cube de déblais dont :

90 mille mètres cube de roches.

370 ponts ou ouvrages d'art secondaires.

L'exécution de cette œuvre s'avérait difficile dans un parcours mouvementé et rocheux. Les fées qui avaient présidé à sa naissance n'étaient pas toutes propices. Quelques-unes avaient prédit qu'elle ne serait jamais achevée.

Il avait été estimé nécessaire, pour en venir à bout, une période de cinq années.

En réalité, il a fallu trois campagnes de six mois, soit un total de dix-huit mois.

Dans la première, on a fait 7 kilomètres Dans la deuxième 13 kilomètres Dans la troisième 22 kilomètre. Résultats dus aussi bien à l'entraînement et à l'expérience acquise qu'à l'augmentation des moyens mis en œuvre.

Moyens qui, en dernier lieu, comprenaient plus de 3.500 hommes et 17 officiers.

La construction des routes n'est-elle pas d'ailleurs dans la tradition du soldat colonial ?

*
* * *

Je n'aurais garde d'oublier la part due au service des Travaux publics et de l'aide constante qui nous a été apportée pour l'exécution des principaux ouvrages d'art et pour la fourniture de l'outillage et des matériaux. — Croyez moi, cela n'allait pas sans mérite en raison de la marche rapide des travaux. Nous adressons tout particulièrement tous nos remerciements et félicitations à MM. Bigorgne et Bourgeois.

Nous devons aussi beaucoup à l'aide qui nous a été libéralement et constamment donnée par la Société des Charbonnages du Tonkin dans les difficultés rencontrées : transport de personnel et matériel, réparation d'outillage, prêts d'explosifs, etc. Toutes facilités dont nous sommes redérvables particulièrement à messieurs Marcheix et Braun.

Enfin, un autre ouvrage nous était échu, la construction de la ligne téléphonique reliant Campha à Tiên-Yén, sous la direction des services techniques des P. T. T.

Travail achevé depuis deux mois qui relie Tiên-Yén au réseau téléphonique du Tonkin.

*
* * *

Du premier au dernier jour des travaux, le personnel et les cadres ont fait preuve de bonne humeur, d'entrain et fait preuve d'une adaptation rapide à ce travail nouveau. L'état sanitaire est demeuré excellent et aujourd'hui les difficultés, la pluie, la boue sont oubliées.

*
* * *

Je ne citerais qu'un nom, celui du commandant Priaux qui, après avoir fait neuf mois de présence personnelle aux chantiers au prix d'un effort constant, a réalisé à la date fixée la soudure entre les bases Nord et Sud et nous présente aujourd'hui une œuvre à laquelle il a largement participé et dont il peut être fier.

Certes « notre » route n'est pas une autostrade mais l'empierrement méthodique en fera vite une très belle voie pittoresque et variée.

Elle constitue la dernière maille de la chaîne de circulation côtière qui, de Saïgon, à travers l'Annam, rejoint la Chine.

Elle vous permettra, mon Général, de faire circuler en sécurité des convois militaires tout le long des rivages de la baie d'Along.

Elle vous permettra, M. le résident supérieur, de faire communiquer directement deux de vos provinces obligées jusqu'ici à se contenter de la voie d'eau, et sans doute de repeupler une zone émaillée de villages abandonnés.

*
* * *

Qu'il me soit permis en terminant d'adresser à M. le gouverneur général mes remerciements pour les témoignages d'intérêt qu'il a bien voulu constamment et plus particulièrement aujourd'hui nous manifester.

Prenant ensuite la parole, M. le gouverneur général Brévié a répondu par le discours suivant :

Messieurs,

Avec cette discréction, cette pudeur du travail accompli qui est le propre de notre magnifique armée, le général Goudouneix vient de vous donner un aperçu des difficultés qui auraient pu décourager d'autres que nos vaillants soldats et leurs chefs.

Nous savons, Messieurs, qu'il est toujours difficile d'être prêt à l'heure dite : comment, alors, louer ceux qui ont réussi le tour de force d'être prêts bien avant le terme fixé : voici, en effet, terminés en trois campagnes des travaux pour lesquels cinq années n'avaient pas paru un trop long délai. Durs travaux : dans des conditions que l'isolement rendait austères, le climat sévère, la nature du sol difficile.

Dans la réalisation d'aujourd'hui, le général Bührer a sa large part ; souvent, il venait visiter les chantiers et il se tenait au courant de l'état des travaux : de la haute fonction que lui ont valu ses éminents services, je suis certain qu'il en apprendra avec satisfaction l'achèvement. Il avait su deviner que la vie des camps ne ferait pas peur à ces troupes d'élites que sont le 5^e Etranger, le 19^e Régiment mixte d'infanterie coloniale, le 9^e Régiment d'infanterie coloniale, les premier, troisième, quatrième Régiments de tirailleurs tonkinois, les deuxième, troisième, quatrième et cinquième bataillons du Tonkin, sans oublier surtout le corps du Génie.

Dès sa prise de commandement, le général Martin a eu la vue très nette de l'utilité de cette route et il s'est immédiatement attaché à en hâter la réalisation. C'est aux décisions rapides qu'il a prises, aux effectifs toujours augmentés qu'il a affectés aux travaux que nous devons leur achèvement dans un délai aussi bref. Je lui en exprime mes plus vifs remerciements. Ainsi, l'armée coloniale montre-t-elle qu'elle n'a perdu

aucune des vertus qui firent sa gloire. Explorer, conquérir est son lot ; mais elle peut faire davantage encore administrer, coloniser, construire des chemins de fer, des routes ; aucune des grandes tâches de la colonisation ne la trouve indifférente et toutes celles qu'elle entreprend, elle les réussit.

S'il est vrai qu'en politique indigène, un médecin vaut un bataillon, on peut affirmer aussi qu'en matière de terrassements sous le tropique, un bataillon vaut beaucoup par son médecin : trop d'expériences ont fait de cette vérité un truisme et je ne la rappelle que pour féliciter le Service de Santé, qui, par les précautions prises, a su assurer un état sanitaire toujours excellent en dépit de l'effort demandé et du caractère peu salubre de la région.

Je n'aurais gardé d'oublier le service des Travaux publics à qui l'on ne doit pas seulement les longues et pénibles études sur le terrain, le contrôle technique des travaux, mais aussi la construction à l'entreprise ou en régie des principaux ouvrages d'art quand leur importance dépassait les moyens du Génie.

Messieurs Bigorgne et Bourgeois, notamment, qui ont été à la peine, méritent bien d'être à l'honneur aujourd'hui et je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée de leur exprimer toute ma satisfaction.

Les autorités militaires apprécieront mieux que moi les avantages stratégiques d'une route qui leur doit tant : un coup d'œil à la carte en fait, d'ailleurs, apparaît essentiel à l'esprit le moins averti : il ne peut pas être indifférent de mettre en communication nos frontières maritimes et terrestres [du] Delta par une autre voie que celle de Langson.

Je ne soulignerai pour ma part que les avantages économiques : c'est un lieu commun assurément de rappeler la fonction essentielle de la route dans notre travail de colonisation mais les lieux communs ont une vérité éternelle ; pourquoi même en renouveler la forme quand elle atteint la perfection de la fameuse équation de Kipling : civilisation = transport ?

Grace à tous ceux dont je viens de saluer l'effort, voici reliée étroitement au Delta une région excentrique. Est-il hasardeux de prophétiser un essor économique de cette marche terrestre et maritime ? Le général Goudouneix ne le croit pas et il a certainement raison de penser que les villages abandonnés vont se repeupler.

Je me souviens d'un mot de Paul Valéry qui est un hommage à notre armée : « La Nation se mire dans son boucher ». Image heureuse mais incomplète aujourd'hui : loin de se contenter de la lourde tâche de protéger nos moissons, l'effort de nos soldats ne va-t-il pas permettre d'en faire lever de nouvelles ?

N'est-ce pas là un éclatant témoignage de la vertu de cette « force française » que le Président au Conseil vient de définir dans un discours dont vous savez l'éloquence et le sens profond et dont nous apprenons chaque jour le retentissement dans le monde.

Messieurs, je ne saurais mieux terminer, après avoir renouvelé l'expression de mes félicitations et de mes remerciements à tous ceux qui ont collaboré à la route que nous augurons aujourd'hui, qu'en nous associant tous avec fierté et gratitude aux paroles de M. le président Daladier. »

À l'issue de la cérémonie M. le gouverneur général Brévié a remis diverses décorations aux principaux artisans de l'œuvre accomplie.
