

# UNE VOIE FRANÇAISE DE PÉNÉTRATION EN CHINE

---

## LE CHEMIN DE FER DU YUNNAN

par André GALLET

(*Monde et voyages*, Larousse, février 1934)

Clichés : Serv. phot. de l'Indochine

[111] Bien qu'il soit achevé et ouvert à l'exploitation depuis 1910, le chemin de fer de Haïphong (Tonkin) à Yunnanfou (Chine) mérite toujours, par son triple intérêt : politique, économique, touristique, de retenir l'attention. Cette ligne qui, du niveau de la mer monte à 2.025 mètres d'altitude est, d'ailleurs, avec ses 3.422 viaducs, ponts et aqueducs et ses 155 tunnels, l'une des plus audacieuses et des plus pittoresques du monde.

Relativement peu connue, la ligne du Yunnan part, à dire vrai, de Haïphong, ce grand port de commerce de notre Indochine, situé quelque peu en aval de la légendaire baie d'Along, dessert Hanoï, la belle capitale administrative de l'Empire français d'Extrême-Orient, puis remonte, en direction nord-ouest, vers le Haut-Tonkin. Elle atteint ainsi Lao-Kay, dernière localité indochinoise.

Nous sommes ici au seuil du Yunnan.

Un affluent du fleuve Rouge forme la frontière sino-tonkinoise.

On passe en Chine en franchissant — sur un pont métallique — ce cours d'eau qui sépare Lao-Kay de Ho-Kéou, la première agglomération yunnanaise sur la rive opposée.

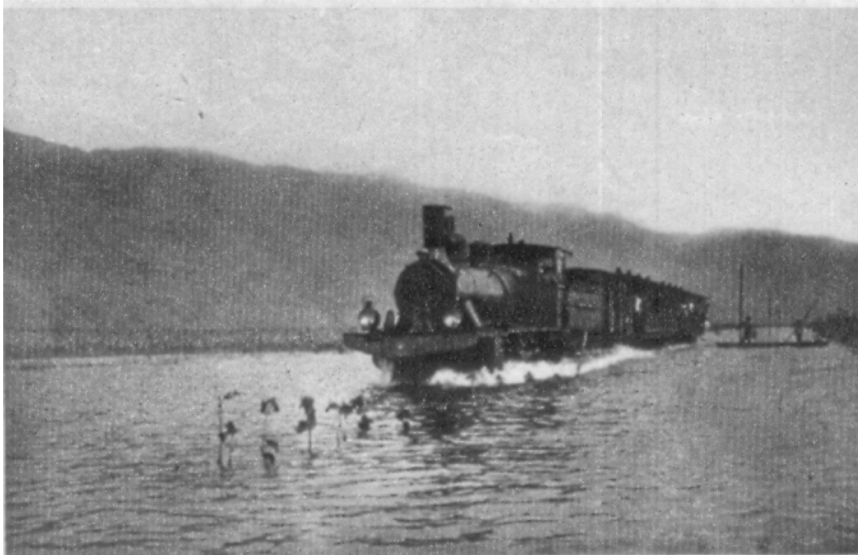
Lao-Kay, point initial de départ de la voie du Yunnan, est encore à 465 kilomètres de Yunnanfou, capitale de cette province chinoise et terminus de la ligne.

Le Yunnan s'étend sur un vaste territoire limité, à l'ouest, par la Birmanie ; au nord, par le Thibet et le Sé-Tchouen ; à l'est, par le Koueï-Tchéou et le Kouang-Si ; au sud, par le Tonkin. Plusieurs grands fleuves l'arrosent. Trois de ceux-ci le traversent : le Mékong, la Salouen, le Yang-tsé-Kiang ; trois autres y ont leurs sources — le fleuve Rouge, le Si-Kiang et la rivière Noire, affluent du fleuve Rouge.

Ce pays recèle d'importants gisements miniers, surtout d'étain.

Il doit presque uniquement, peut-on dire, son développement économique à la voie ferrée française. Un seul chemin de fer chinois, d'ordre industriel, se détache de celle-ci à la gare de Mong-Tseu-Pi-Che-Tchai pour la déserte des riches mines d'étain de Ko-Tiéou et les centres de Tsi-Kay, Miem-Tien, Lin-Gan-Fou et Cheu-Ping.

D'autre part, la ligne du Yunnan est, politiquement, une voie internationale présentant un certain caractère pour nos relations de tous ordres avec la Chine méridionale. Par ailleurs, elle favorise les échanges et permet au peuple chinois de ces contrées, autrefois d'accès si difficile, d'écouler directement leurs produits d'exportation vers la mer de Chine. Enfin, au point de vue touristique, le chemin de fer du Yunnan est, sans contredit, l'un des plus pittoresques du monde entier. En outre, il représente, dans le domaine technique, une œuvre grandiose et unique par ses remarquables ouvrages d'art.



La ligne inondée aux environs de Yunnanfou.



Une rue de Yunnanfou

\*  
\* \*

Comme on le voit, son attrait est multiple. C'est pourquoi il est intéressant ici de lui consacrer quelques notes, ne serait-ce qu'à titre purement documentaire.

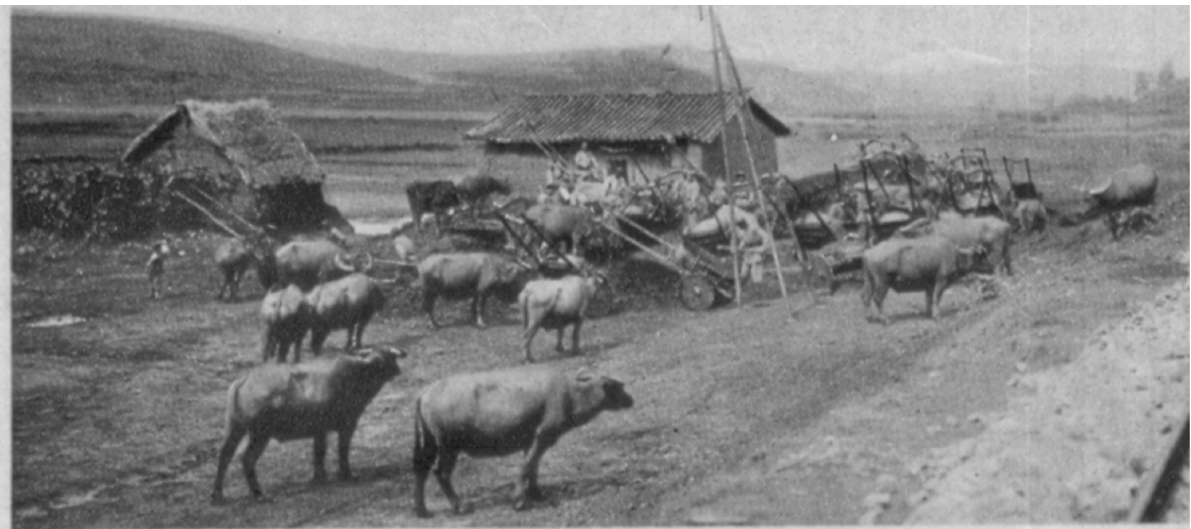
C'est en 1898 que le regretté président Paul Doumer, alors gouverneur général de l'Indochine, réalisa un accord avec les autorités chinoises en vue de la construction, sur le territoire yunnanais, d'une voie ferrée française. Or, celle-ci fut décidée la même année par notre parlement et les premiers travaux commencèrent en 1901, dès qu'un devis fut adopté. Primitivement, plus de 7.000 projets — chiffre qui paraît impressionnant — avaient été établis.

Ce n'est qu'au début de 1910 que fut achevée la ligne du Yunnan. Elle entra en exploitation à cette même époque. Les premiers mois de l'exploitation s'avérèrent particulièrement pénibles : des éboulements de roches, des affaissements de terrains, des inondations et, par surcroît, les attaques répétées des pirates chinois qui, de tous

temps, ont infesté la région traversée aujourd'hui par le chemin de fer, ont considérablement gêné le trafic sur toute la ligne. Cependant, la compagnie concessionnaire ne tarda pas à surmonter ces difficultés autant qu'il lui fut possible de le faire et, de nos jours, la ligne du Yunnan peut être exploitée dans des conditions normales, bien que toujours difficiles.

Par les seuls chiffres énumérés ici, on va d'ailleurs pouvoir juger le travail gigantesque imposé et l'œuvre accomplie. Il est superflu d'ajouter que ce véritable

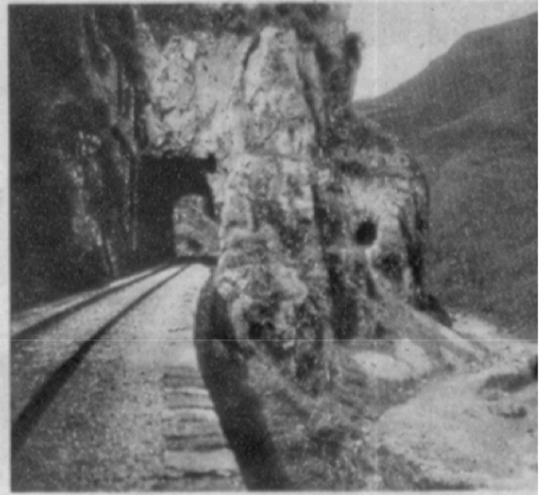
[112]



A LA GARE DE CHOUËI-TANG. TRANSPORT DE CHARBON.



EN GARE DE LA-HI-HÉ.

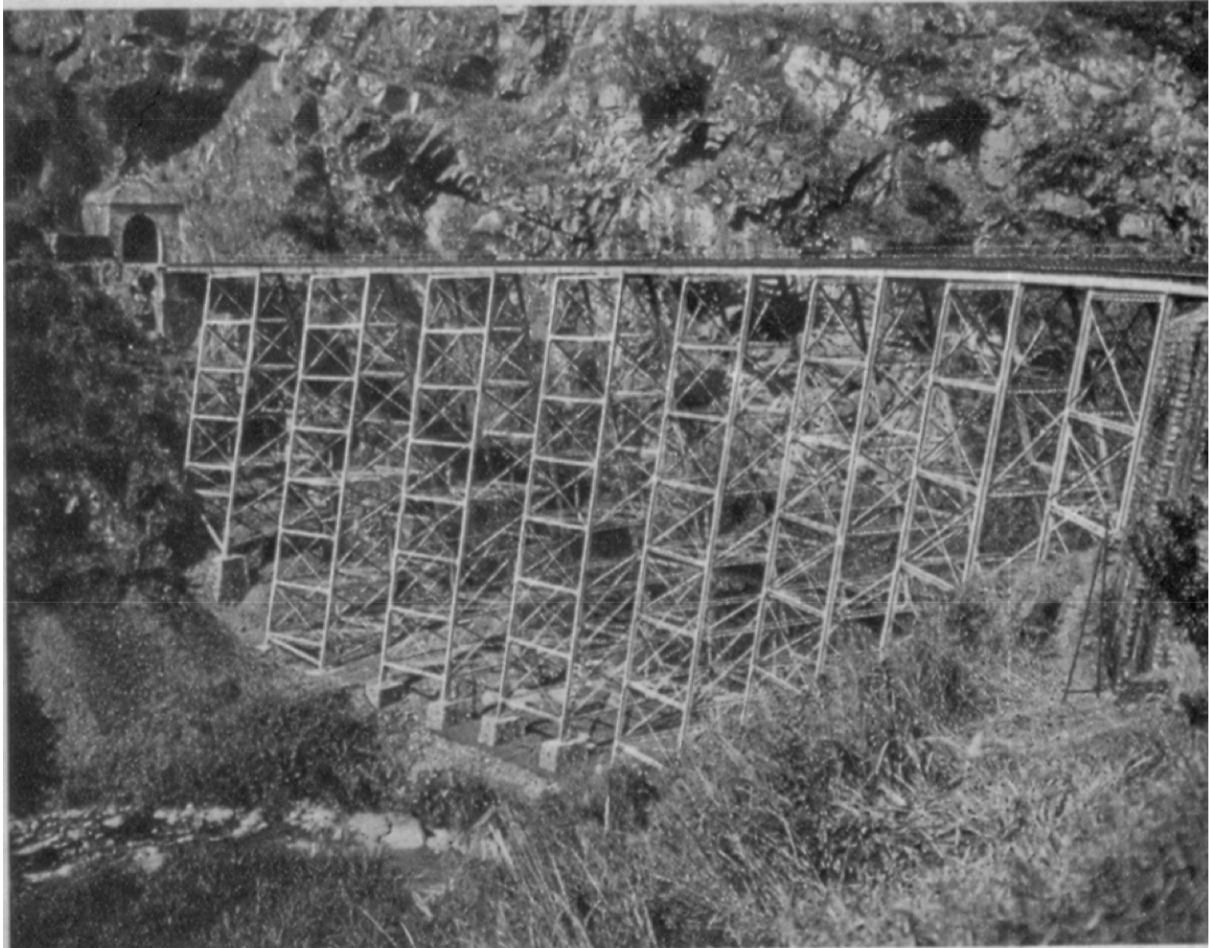


LA VOIE AU KILOMÈTRE 410.





UNE PASSERELLE RUSTIQUE A YUNNANFOU.



PONT EN DENTELLES DE LAO-KAY.

(Serv. phot. de

[114] chef-d'œuvre de la technique française fait honneur au génie civil de notre pays.

C'est ainsi que de Lao-Kay à Yunnanfou, sur un parcours de 465 kilomètres, on ne compte pas moins de 3.628 ouvrages d'art, soit une moyenne atteignant près de huit au kilomètre. Indubitablement, la ligne du Yunnan constitue l'une des voies ferrées les plus hardies qui soient au globe.

Il fallut, en effet, percer 172 tunnels. Ceux-ci représentent une longueur totale de 20.348 mètres et sont de deux catégories : en maçonnerie, ou simplement taillés à la perforatrice dans le roc vif de la montagne.

En outre, on dut établir sur ce parcours très accidenté environ 1.500 remblais, murs de soutènement ou ouvrages de défense en rivière.

Parmi les 3.456 ponts, viaducs ou aqueducs de toutes dimensions qui furent édifiés, 107 ont une ouverture supérieure à 20 mètres.



Le pont de l'Arbalétrier (province de Lao-Kay)

Le pont du Faux-Nam-Ti, œuvre qui fait l'objet d'une belle conception technique, a une longueur de 67 mètres. La vue d'aval que l'on a sur cet admirable ouvrage d'art et le gouffre saisissant qu'il franchit laisse une impression particulièrement profonde. C'est une véritable vision frémissante qui vous étreint et ne s'efface jamais.

Viennent ensuite les sept viaducs, entièrement métalliques, qui firent également l'admiration des techniciens de l'univers. D'une longueur totale de 444 mètres, ces estacades d'acier franchissent en courbe — parfois d'un faible rayon — d'impressionnants ravins. Elles paraissent être de vrais « ponts en dentelle » et atteignent jusqu'à 35 mètres de hauteur.

Ajoutons que les seuls travaux de terrassement rendus indispensables entre Ho-Ké et Yunnanfou, ont exigé le déblaiement de plus e 16.300.000 mètres cubes de terre, dont les deux tiers en rocher. Fin 1906, entre ces deux mêmes points, 47.000 coolies chinois étaient répartis sur les différents chantiers. Bien entendu, à ceux-ci étaient encore joints, outre les techniciens européens, un certain nombre de travailleurs annamites.

En ce qui concerne le coût de construction de cette seule section Lao-Kay-Yunnanfou, on peut donner ici le chiffre global : il s'est élevé, à l'époque, à la coquette somme de 165 millions. Toutefois, ce prix, considérable au coefficient actuel,

comprenait, d'une façon générale, tous travaux : terrassements, plates-formes, ouvrages d'art, bâtiments des stations, pose de la voie aux traverses métalliques, équipement complet de la ligne et tous travaux annexes de superstructure et autres.

Cependant, à la même époque, la section Lao-Kay-Haiphong-Docks n'a coûté, pour environ 385 kilomètres de voies, que soixante-dix-huit millions.

En résumé, si l'on considère la multiplicité des difficultés de toute nature que l'établissement d'un chemin de fer français sur un territoire chinois au relief si accentué a présentée, le prix de revient au kilomètre paraîtra voisin de la normale.

Il ne faut pas, en effet, oublier les problèmes complexes que souleva, à ses débuts, la construction d'une telle ligne.

Rappelons-les brièvement en les soulignant : oppositions politiques françaises et annamites ; hostilité de la part de certaines autorités chinoises ; territoires traversés peu connus ; climat difficile à supporter ; insalubrité de la vallée du Faux-Nam-Ti ; épidémies à redouter ; nature partout farouche ; terrains très accidentés ; fréquents éboulements de roches et glissements de terres ; crues inquiétantes dans le bassin du fleuve Bleu (Yang-Tsé) ; recrutement peu aisé de la main-d'œuvre indigène indispensable ; pénurie totale de certains matériaux ; manutentions pénibles à assurer à dos d'homme ; rocs rébarbatifs s'opposant parfois à l'action de la perforatrice, peu de routes accessibles aux transports ; ravitaillement toujours difficile ; dangereux voisinage de fauves ; habitat malaisé en des régions à la fois désertiques et souvent sauvages et malsaines ; incursions de pirates armés, en général assez nombreux en ce pays demi-anarchique, et combien d'autres difficultés non moins pénibles.

Enfin, notons au passage que la ligne du Yunnan est, d'un bout à l'autre comme le sont d'ailleurs les réseaux Nord et Sud-Annam et celui du sud de l'Indochine — à voie unique d'un écartement d'un mètre seulement.

\*  
\* \*

Dans le seul domaine touristique, la ligne du Yunnan est aussi d'un intérêt unique.

Évidemment, il ne faut espérer rencontrer, en ce pays sans organisation réelle, tout le confort que l'on pourrait souhaiter trouver ailleurs.

Toutefois, n'exagérons rien. En effet, grâce aux efforts de la compagnie française qui en assure l'exploitation depuis près de vingt-quatre ans, on effectue le trajet Lao-Kay-Yunnanfou dans d'assez bonnes conditions.

On compte deux étapes : la première de 221 kilomètres, entre Lao-Kay et K'Ai-Yuen (autrefois Amitchéou) ; la seconde de 224 kilomètres, reliant cette dernière station à Yunnanfou. Sur les deux sections, on déjeune en wagon, emportant un repas froid ou commandant celui-ci au buffet même du train.

Un seul train<sup>1</sup> mixte circule quotidiennement dans chaque sens.

Les deux convois se croisent en gare de K'Ai-Yuen, où les voyageurs, en provenance des deux directions doivent dîner et loger pour la nuit au buffet-hôtel de la compagnie, qui n'est autre qu'une modeste auberge sommairement aménagée. Comme on le comprend aisément, au Yunnan, les trains ne circulent que pendant le jour.

En Chine surtout, cette mesure de sécurité s'explique, et même s'impose. On sait que tout est à craindre en ce pays : éboulements possibles sur la voie ferrée, incursions nocturnes de fauves aux abords des stations, invasions de moustiques dès la tombée du jour et, parfois, sournoises attaques ou attentats criminels de la part de pillards chinois. Aussi, même le jour — on se doit d'être prudent — la voie est gardée par des

---

<sup>1</sup> Les trains se composent de voitures de quatre classes. La quatrième est réservée aux voyageurs indigènes (Chinois ou Annamites).

sentinelles placées par les autorités yunnanaises et les trains sont accompagnés par une escorte composée de sujets appartenant aux troupes régulières chinoises.

En dehors de Lao-Kay, K'Ai-Yuen et Yunnanfou, on peut se ravitailler auprès des Chinois aux gares de Tche-Fs'ouen et Mongtseu, et principalement, aux buffets de la compagnie à Puo-Hi et Yi-Léang, ainsi que sur le train même. La ligne du Yunnan est extrêmement — le terme n'est point excessif — pittoresque. Son parcours accidenté offre les aspects les plus variés, les paysages les plus inattendus.

Sur les 465 kilomètres de développement de son double ruban d'acier, ce ne sont, tour à tour, que cascades imposantes, ravins profondément encaissés, impressionnants abîmes que surplombent d'abrupts escarpements, montagnes d'un [115] sauvage aspect, gorges grandioses, vallées reflétant d'incomparables sites alpestres, forêts magnifiques, riants paysages où l'on aperçoit curieusement les gradins des rizières, puis, ce sont également des lacs, aux rives mélancoliques — mais combien sont-ils enchanteurs par eux-mêmes — et enfin, çà et là, des pagodes vénérées à l'architecture délicate qui résume toute la puissance de l'art du Céleste-Empire de jadis.

Le Yunnan est, sans contredit, l'un des pays les plus beaux du monde. C'est aussi l'une des plus riches régions du globe. Ses possibilités économiques sont considérables. Mal exploitées, elles ne font l'objet que de ressources souvent inférieures aux besoins de la population et du pays proprement dit. Cependant, on y rencontre l'étain en abondance, le cuivre, la lignite, la houille, le zinc, le fer, l'or, l'argent, le mercure, le jade, le sel gemme. On y trouve des plantes oléagineuses et médicinales, et non seulement on y cultive un riz de qualité réputée mais le maïs, le mil, le millet. D'autre part, on y remarque un peu partout des plantations de canne à sucre et de tabac.

Certes, il y a aussi d'importants champs de pavot qui fournissent ce néfaste opium qui ruine l'humanité. Ici son commerce intensif malgré l'interdiction, est une source de richesse. Les peu scrupuleux trafiquants de stupéfiants en retirent d'appréciables revenus.

Passons. Revenons au tourisme et disons qu'il est possible de le pratiquer malgré les incertitudes du pays. En petit nombre, les touristes peuvent parfaitement effectuer, partant d'Hanoi, la magnifique excursion du Yunnan. Une hôtellerie-bungalow à Lao-Kay et un hôtel confortable à Yunnanfou permettent cette splendide « randonnée » sur la terre de Chine.



Coin de village à Phong Tho (Province de Lao Kay).



\*  
\* \*

Le « grand touriste » pourra ainsi aller admirer — tout au moins de la portière de son wagon — la cascade de Wan-T'Ang, la vallée du Faux-Nam-Ti, les gorges étroites où coule le Pa-Ta-Ro, ou le lac de Tang-Tche.

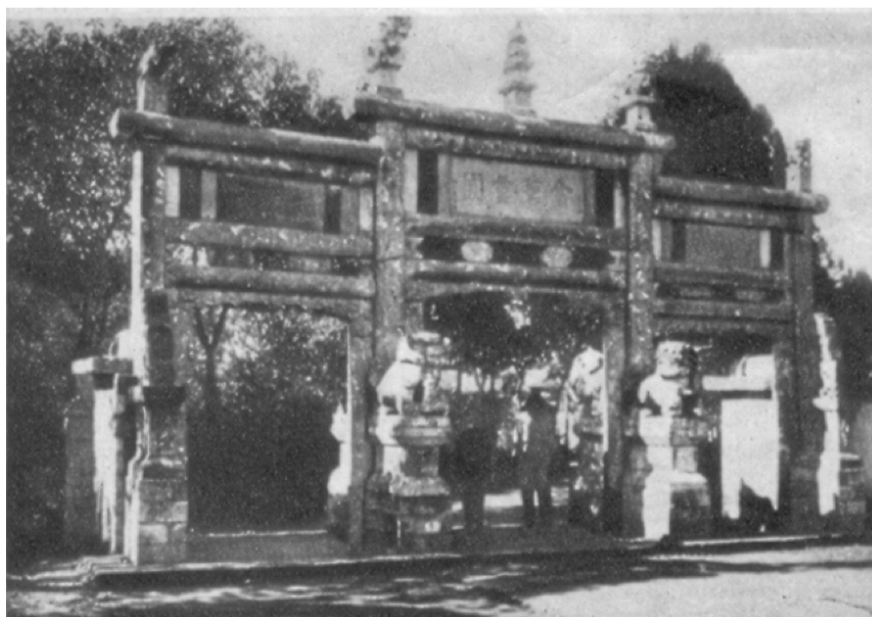
Près de Yunnanfou s'étend le superbe lac de Kouen-Yang, si pittoresque avec sa traditionnelle flottille de sampans de pêche. Un affluent du Yang-Tsé y déverse ses eaux.

Plus loin, c'est le Si-Chan, montagne sacrée dont l'ascension est facile et du haut de laquelle se découvre un joli panorama.

Enfin, la visite de Yunnanfou, l'antique capitale de la province chinoise du Yunnan, présente un attrait tout particulier.

Cette cité chinoise d'environ 100.000 habitants, siège du gouvernement yunnanais et point de concentration des caravanes, est à la fois curieuse et animée. D'un caractère « extrême-oriental » très pur, l'on peut y faire une ample moisson d'études de mœurs. Les ethnographes apprécieront les divers éléments des races chinoises qui la peuplent ou s'y rencontrent.

Au surplus, Yunnanfou, qui doit son essor économique à la voie ferrée française, est devenu un centre très commerçant. C'est la ville de Chine avec ses remparts formant mur d'enceinte ; ses portes au cachet national si cher aux « fils du ciel » ;



Une porte dans le jardin botanique à Yunnanfou.

ses rues grouillantes ou se perpétuent, depuis toujours, des coutumes ancestrales ses palais ; ses nombreuses pagodes ; son temple de Confucius ; sa fameuse Pagode des Poissons ; son musée d'art chinois et ses deux tours qui, élevées aux portes de la ville, semblent vouloir fièrement en défendre l'accès.

Dans les environs immédiats, ce sont les célèbres pagodes aux noms inquiétants — Pagodes des Supplices, des Cinq Cents Génies, du Dragon Noir, de Cuivre, et nombre d'autres édifices d'un vif intérêt archéologique.

Et que dire aussi de son marché qui est, au sens propre du mot, une véritable « révélation » résumant tout l'Extrême-Orient ? Et ses caravanes de chameaux venues de tous les points du territoire, ses chaises à porteurs style asiatique, ses « pousse-pousse », ses habitations rustiques et ses « couleurs », tantôt chatoyantes, tantôt imprécises. Tout ceci est Yunnanfou, dont l'histoire est, comme partout ici, millénaire.

Et que se cache-t-il encore en ces « recoins », quasi inaccessibles, à l'ombre des mystérieux temples ou de clandestines fumeries d'opium ? Nul ne le sait exactement.

Nous sommes en Chine, ne l'oublions pas.

---