

ROUTE COLONIALE n° 13 Saïgon–Kratie–Paksé–Savannakheh–Thakhet–Vientiane– Luang-Prabang

SUPPLÉMENT
LA TOURNÉE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL ROBIN AU CAMBODGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 janvier 1935)

.....
Au centre administratif de Snoul..., le gouverneur général s'entretint avec le résident supérieur du Cambodge et le résident de Kratie du prolongement sur Stung-Treng de la route Coloniale n° 13 qui, en rejoignant Paksé, doit enfin, dans un avenir relativement proche, débloquer le bas Laos.

L'ACTIVITÉ DE M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL RENÉ ROBIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 avril 1935)
(*La Tribune indochinoise*, 10 avril 1935)

Le gouverneur général de l'Indochine, accompagné de M. le directeur Le Prévost et des membres de son cabinet, a quitté Saïgon le 7 avril à âges heures du matin pour regagner Hanoï par le Cambodge et le Laos. Prenant le chemin de trafic où commence la route Coloniale 13, le chef de l'Union indochinoise fut reçu à Snoul par M. Richomme, résident supérieur au Cambodge, et son chef de cabinet M. Gautier, l'inspecteur général des Travaux publics M. Gassier, l'ingénieur en chef de l'arrondissement du Cambodge M. Tastet et M. Laignelot, chef de subdivision de la route 13. Le gouverneur général et sa suite sont arrivés à Kratie à 9 heures. Cette province de 50.000 habitants, productrice de bois et de maïs, possède encore en réserve d'immenses richesses agricoles à mettre en valeur. Les vastes terrains de berges du Mékong attendent la main-d'œuvre qui les mettra en culture. Kratie fournit annuellement 100.000 piastres de bois, soit le tiers de la production forestière du Cambodge. La culture du maïs, qui donnait en 1931 seulement 800 tonnes, a atteint, en 1931, le chiffre record de 14.000 tonnes. La situation morale de la province est excellente. Une école de pali a été récemment inaugurée ainsi que de nombreuses nouvelles écoles de pagodes dont la création répond au désir des habitants cambodgiens. Les impôts pour 1934 sont presque entièrement rentrés. 95 % ont été déjà perçus, résultat qui compte parmi les meilleurs à ce point de vue dans tout le Protectorat.

M. René Robin et sa suite ont été reçus à la résidence par le chef de province, M. Dubois et madame Dubois, entourés des fonctionnaires français et indigènes des chefs de pagodes et de bonzeries, et des autorités indigènes. Après une brève halte qui a permis de prendre contact avec les fonctionnaires et les autorités ainsi qu'avec les bonzes, le gouverneur général a quitté Kratie pour suivre la route de Sambor qui longe le Mékong. Il s'est arrêté aux chantiers de Chandan, origine du projet de la nouvelle piste vers Stung-Treng et le Laos continuant la route coloniale 13. Puis le chef de l'Union s'est engagé sur la piste sablonneuse qui conduit à Stung-Treng à travers la

forêt clairière. Il a fait halte à Srebau pour visiter les baraquements du camp de concentration de la main-d'œuvre pénitentiaire employée aux travaux de la nouvelle route, concurremment avec les prestataires mois, les tâcherons et les coolies de l'entreprise en régie. M. René Robin a constaté le bon entretien du campement, dont la situation sanitaire est satisfaisante, ainsi que l'excellente tenue du corps de miliciens et l'activité des travaux. Le gouverneur général a décoré le chef du chantiers de Srebau ainsi qu'un milicien qui s'était distingué par son courage dans la poursuite et l'arrestation de prisonniers évadés. À midi en demi, le chef de l'Union et sa suite se sont arrêtés en pleine forêt au gîte d'étape de Brekkras, à 100 kilomètres de Kratié, pour y déjeuner.

Le résident de Kratié prit alors congé du Gouverneur général au devant de qui était venu le résident de Stung-Treng, M. Vayssières. Continuant sa route vers Stung-Treng, M. René Robin a fait halte à nouveau sur plusieurs chantiers, s'intéressant notamment aux travaux des coolies mois dont l'excellent esprit et l'aptitude à s'initier à l'emploi d'instruments modernes, tels que des dessoucheuses américaines, lui furent signalés.

Sous l'ardent soleil, le cortège gubernatorial a progressé lentement en raison de l'état de la piste sablonneuse. À 16 heures, le gouverneur général a atteint Strung Treng où les miliciens ont rendu les honneurs pendant que des jeunes filles laotiennes faisaient des offrandes rituelles de fleurs et de bougies.

Le résident Vayssières, après avoir présenté au chef de l'Union indochinoise les fonctionnaires, les religieux et les autorités indigènes, a esquissé la physionomie de la province. Peuplée de 41.000 habitants sur 19.350 kilomètres carrés, ses seules ressources provenant des forêts ne lui permettent d'être d'aucun rapport en raison du manque de communications. Sur le Mékong, les rapides de Sambor et de Préapotang forment de dangereuses barrières. La population, composée en majorité de Mois, comprend aussi des Laotiens, des Cambodgiens et de rares Annamites et Chinois. Les mois Djarais font preuve non seulement de loyalisme mais d'un véritable zèle.

Le résident a exprimé au chef de l'Union la gratitude de la province pour sa visite et sa sollicitude qui se porte notamment sur le déblocage du pays. Sa décision d'achever rapidement la route coloniale 13 longeant le Mékong et pénétre au Laos en est la preuve.

Le gouverneur général a répondu en félicitant les pionniers de l'œuvre en particulier les officiers du Service géographique qui ont été les premiers artisans des pistes forestières. Il a exprimé son assurance du rapide achèvement de la route 13 grâce à la coordination des efforts des services et de l'Administration, à l'activité des fonctionnaires, des autorités et des populations.

M. René Robin s'est fait ensuite présenter les fonctionnaires et colons européens, les officiers, les chefs de bonzes, les autorités indigènes et a décoré un chef bonze et le Mekhum ou chef indigène de Stung-Treng.

Le 8 avril, le gouverneur général quittera Stung-Treng pour se diriger sur l'île de Khong au Laos.

TOURNÉE DE MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL RENÉ ROBIN
AU LAOS
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1935)

.....
Pour ce qui est de la route 13, dont la province de Bassac et son chef-lieu Paksé retireront le principal bénéfice, la longueur à construire sur la province est de 170 km. Des chantiers fonctionnent sur la moitié environ du parcours. Ils emploient les uns des prestataires laotiens qui trouvent ainsi une facilité pour s'acquitter en nature de leurs

impôts. Ces prestataires sont surtout employés aux travaux de débroussaillage ou à la fourniture de matériaux d'empierrement. Les autres chantiers, notamment ceux qui comportent des travaux de terrassements et des ouvrages d'art, fonctionnent au moyen de travailleurs recrutés dans les provinces surpeuplées de l'Annam par les tâcherons entre lesquels les travaux ont été lotis. L'organisation de ces chantiers, leur prospection sanitaire, le zèle qui anime tous les exécutants dans une tâche pénible, ont favorablement impressionné le gouverneur général qui a félicité l'inspecteur général Gassier et ses collaborateurs de leurs efforts en les priant de les poursuivre au même rythme.

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL À VIENTIANE (*L'Avenir du Tonkin*, 4 avril 1936)

Vientiane, 3 avril. — Après le dîner à la résidence supérieure, le gouverneur général a assisté dans la soirée du 2 avril à un grand boun organisé en son honneur par les « Muong » ou circonscription de Vientiane... Le 3 avril à 7 heures, M. Robin, accompagné du résident supérieur Eutrope, de M. Gassier, inspecteur général des Travaux publics, et de M. Grandjean, directeur des Affaires politiques, s'est rendu sur les chantiers où il a inspecté les travaux de cette partie de la route Coloniale n° 13. Puis il est revenu à Vientiane où il a consacré l'après-midi à s'entretenir avec diverses personnalités.

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL (*L'Avenir du Tonkin*, 8 avril 1936)

.....
À midi quinze, le gouverneur général reprit le chemin de Paksé, à 200 kilomètres de là. Après avoir traversé en bac la Se Rang Hieng où des études sont en cours pour l'établissement d'un pont qui doit servir de passage à la route, le gouverneur général est arrivé à la Se Rang Nomme, rivière importante qui sert de limite aux provinces de Savannakhet et de Saravane et sur laquelle un grand pont définitif à trois travées est déjà installé. Il y prit congé de M. Surleau, puis il continua en compagnie de M. Colonna sur la province de Saravane, après avoir franchi le Houei Lamphong sur un pont également définitif, jusqu'à Khong Se Donc, à l'origine de la route conduisant au chef-lieu et où la population de la région avec ses chefs et ses religieux lui rendit hommage.

Ayant rencontré à la frontière de la province de Bassac le résident Nonon, le chef de l'Union, après avoir parcouru sans encombre à une allure moyenne 40 kilomètres la piste dont la tenue générale depuis Thakhek est assez bonne et qui pourra servir en de nombreuses sections à la construction de la route définitive, est parvenu à 18 heures à Paksé où il a été reçu avec le cérémonial habituel par les corps constitués français et indigènes et par une affluence nombreuse dans la ville en fête.

Au cours de cette journée, le gouverneur général se fit rendre compte par les chefs de province intéressés de l'avancement des études de la future route, ainsi que de l'état des travaux déjà entrepris en plusieurs points sur la section Savannakhet-Thakhet. Les études définitives sont terminées d'une part de Savannakhet à la Se Rang Fay, et d'autre part de la Se Bang Fay au kilomètre 30 de Thakhek. Le tracé adopté procurera un raccourcissement de 6 kilomètres. Les travaux, commencés l'an dernier au moyen de la main-d'œuvre prestataire, qui acquitte ainsi ses impôts, se poursuivent normalement

sur toute cette section. Un pont à trois travées a été jeté sur le Houeitakao ; le seul obstacle important restant est la Se Bang Fay, où les études ont permis de trouver un point de passage favorable aux fondations d'un pont.

Les travaux sont également continués vers le Sud, toujours au moyen de la main-d'œuvre prestataire. À partir de la Te Bang Fay, sur le territoire de Saravane, 5 kilomètres sont déjà empierrés, environ 15 kilomètres sont terrassés et des ponts en bois de bonne qualité, capables de supporter des véhicules de 6 tonnes, sont en place. Sur 17 kilomètres, un raccourcissement du tracé de 13 % a pu être obtenu. Les études de la route sont terminées sur 54 kilomètres en allant vers Paksé, d'où une brigade étudie le tracé vers le nord et le passage de la Sé-Doné, gros affluent du Mékong, qui vient se jeter à Paksé.

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL (*L'Avenir du Tonkin*, 9 avril 1936)

Saïgon, 8 avril. — Le gouverneur général Robin, accompagné du directeur des Affaires politiques Grandjean et des membres de son cabinet, a quitté Paksé le 7 avril, à 5 heures du matin, pour inspecter l'état des travaux de la route n° 13 jusqu'à Kratié. C'est sur cette section, longue de 338 kilomètres, que l'effort le plus considérable est actuellement porté. Il s'explique, en effet, par l'intérêt que présente le déblocage du Bas-Laos et surtout de la riche région du plateau des Bolovens, et par les difficultés insurmontables pour la navigation qu'offre le Mékong sur cette partie de parcours. Le fleuve est barré de successivement depuis Kratié, par les rapides de Pataklenha et de Préapatang, franchissables seulement en hautes eaux, et surtout par les chutes de Khône. Celles-ci s'étendent sur 17 kilomètres, et sont absolument infranchissables en toutes saisons, nécessitant un transbordement long, incommode et onéreux.

Guidé par le résident supérieur du Laos Eutrope et le chef de la province de Bassac, M. Nonon, le chef de l'Union s'est rendu compte de l'avancement des travaux de construction de la route de Paksé à la frontière cambodgienne, soit sur 171 kilomètres.

Au départ de Paksé, la route est entièrement terminée sur 49 kilomètres. Sur les 14 restants, où travaillent soit des prestataires, soit des entreprises, deux lots de 15 kilomètres seront empierrés d'ici juin prochain. Neuf lots de 73 kilomètres sont terrassés où le seront avant la saison des pluies et les autres à la fin de l'année. Quatre autres lots de 29 kilomètres seront également empierrés à la fin de 1936. Six ponts ont été installés où sont en cours d'exécution sur le Ta-Hou, Le Houei Messang (32 m 50), le Houei-Tapoung (37 m 50), le Houei-Samkbong (42 m 50), le Houei-Papheng (37 m 50) et le Houei-ta Ouac.

Un embranchement est en cours d'établissement de la route n° 113 au bac de Khong pour en rendre l'accès plus facile et permettre ainsi aux touristes de visiter les chutes.

Les travaux se poursuivent rapidement malgré les difficultés provenant du climat, du manque d'eau en de nombreux points, de la mauvaise tenue de la piste qui sert de chemin de service et doit supporter une circulation intense.

La situation sanitaire de la main-d'œuvre, a été améliorée grâce aux travaux d'assainissement effectués : débroussaillage autour des campements, mazoutage des houeïs et des mares, filtrage de l'eau, fourniture de moustiquaires et de couvertures aux coolies tonkinois et annamites implantés.

Malgré l'état de la piste, le gouverneur général parvenait à 8 h. 30 à la frontière du Cambodge où il prit congé du résident supérieur du Laos et du résident de Paksé qu'il félicita pour la conduite des travaux de la route qu'il désire voir continuer avec la plus grande activité.

Puis M. Robin se dirigea sur Stung-Treng en compagnie du résident supérieur du Cambodge Silvestre, de M. Vayssières, chef de la province, de M. Tastet, ingénieur en chef de l'arrondissement des Travaux publics du Cambodge, de M. Laignelot, ingénieur chargé de la construction de la route et de M. Lafoucrière, chef de la Subdivision des Travaux publics de Stung-Treng, venus l'accueillir à la frontière

À 10 heures, le gouverneur général arrivait au chef-lieu de la province, à 49 kilomètres de là, après avoir traversé en bac la Sekong, qui conflue à Stung-Treng avec le Mékong, large rivière semée de rapides sur laquelle est actuellement en cours d'exécution une digue qui doit en permettre le franchissement aux basses eaux.

Après avoir déjeuné à la Résidence, le gouverneur général quittait Stung-Treng à midi pour gagner Kratié, situé à 118 kilomètres. Reçu à la limite de sa circonscription par le résident Hœffel, le chef de l'Union a atteint Kratié à 14h 30 après s'être arrêté plusieurs fois en cours de route pour inspecter certains chantiers et d'importants ouvrages d'art en construction.

Les travaux d'établissement de la route coloniale n° 13 ont été menés avec une remarquable activité sur le territoire du Cambodge. Une nombreuse main-d'œuvre, dont la moyenne journalière se chiffre à près de 2.000 coolies, a été fournie par les prestataires, surtout dans la province de Stung-Treng où les Khas ont témoigné d'une bonne volonté extraordinaire qui montre leur attachement à l'Administration du Protectorat, par les ouvriers des entreprises et par les prisonniers. [Un très important matériel mécanique, comprenant 12 camions, 18 rouleaux à vapeur, 20 kilomètres de voie Decauville, 2 locomotives et 60 wagons, l'organisation d'un sérieux service sanitaire parfaitement au point, ont permis de surmonter tous les obstacles accumulés dans cette région inhabitée, privée d'eau salubre et aux communications précaires.](#)

Un an exactement après la première inspection du gouverneur général, le déboisement est terminé sur toute la longueur du tracé en territoire cambodgien, soit sur 167 kilomètres. La plate-forme est entièrement achevée. Son aménagement a nécessité un cube total de remblais et de déblais de 621.000 mètres cubes qui soulignent l'ampleur des travaux. La fourniture des matériaux d'empierrement est effectuée sur 67 kilomètres, le cylindrage sur 37 kilomètres. Deux grands ouvrages d'art, un sur le Prek-Prea, de 91 mètres de longueur, l'autre sur le Prek-Krieng, de 106 mètres, sont en cours d'achèvement.

M. Robin a visité en particulier les travaux de ce dernier pont sous la conduite de M. Salvarelli, chef de chantier, qu'il a félicité des efforts qu'il a déployés pour la réalisation de la route.

Étant donné l'avancement général des travaux, on peut compter sur leur terminaison à la fin du premier trimestre 1937.

Le chef de l'Union a manifesté au résident supérieur du Cambodge, aux chefs des provinces de Stung-Treng et de Kratié et aux ingénieurs des Travaux publics intéressés, sa vive satisfaction du travail considérable qui a été fourni pour la construction de la route et les résultats remarquables obtenus en une année. Il a été reçu à Kratié avec le cérémonial d'usage.

M. Robin a laissé à Kratié le résident supérieur du Cambodge Silvestre et a pris, à 15 heures, la direction de Saïgon avec M. Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, venu à sa rencontre. Le Gouverneur général est arrivé à 18 heures 30 dans la capitale cochinchinoise, après avoir effectué en 12 heures de route effective, le parcours de 618 kilomètres séparant Paksé de Saïgon. Il a démontré ainsi la possibilité d'une liaison rapide entre Paksé et Saïgon.

M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL BRÉVIÉ A INAUGURÉ
LA ROUTE COLONIALE 13, DITE *RENÉ-ROBIN*

Au cours de la tournée d'inspection qu'il vient d'effectuer dans le Sud de l'Union indochinoise, M. le gouverneur général Brévié a, le 24 janvier 1938, en présence du gouverneur de la Cochinchine, des résidents supérieurs du Laos et du Cambodge, du prince Souphanouvong délégué du roi du Cambodge, des chefs des provinces intéressées, des autorités indigènes et des diverses notabilités, inauguré, aux frontières du Laos et du Cambodge, la route coloniale 13 à laquelle il a donné le nom de « Route René-Robin ».

Le cortège officiel fut reçu par le résident supérieur au Laos Eutrope, qui était entouré de ses principaux collaborateurs. Les honneurs étaient rendus par un piquet de soldats fourni par le Cambodge.

Le résident supérieur au Cambodge Thibaudeau, parlant le premier, fit l'historique des tentatives successives faites pour améliorer la navigabilité du fleuve Mékong. tentatives poursuivies longtemps malgré les indications contraires de Francis Garnier. La médiocrité des résultats obtenus en comparaison de l'importance des dépenses engagées conduisit à l'adoption d'une formule routière qui fut réalisée malgré de nombreuses difficultés et cela, grâce à la fermeté du gouverneur général René Robin secondée par les exécutants de l'œuvre à tous les échelons. Le résident supérieur au Cambodge cite les plus méritants de ces derniers parmi lesquels l'ingénieur Navarre, qui était présent à la cérémonie. Il conclut en déclarant que la route 13 débloquera le Laos et les régions septentrionales du Cambodge et facilitera l'évolution sociale des indigènes dans le sens de la politique française. Il remercia enfin, au nom du Protectorat et du Gouvernement protégé, le gouverneur général Brévié d'avoir bien voulu procéder, en personne, à l'inauguration de cette œuvre.

Prenant la parole après lui, le résident supérieur au Laos Eutrope compara le Laos assoupi à une belle au bois dormant qui aurait été réveillée et tirée de son sommeil séculaire par un miracle résultant de la ferme volonté du gouverneur général Robin et de sa claire vision de l'avenir. Il compara la durée actuelle du trajet à ce qu'elle était avant la construction de la route et termina en soulignant les avantages du trafic terrestre qui, coordonné aux possibilités de la voie fluviale, ne pourra manquer d'avoir une répercussion des plus heureuses dans l'ordre matériel et dans l'ordre social.

M. le gouverneur général Brévié prononça alors le discours suivant :

Messieurs,

Il y a une année à peine que le regretté gouverneur général Silvestre inaugurerait le chemin de fer transindochinois dont la construction avait demandé trente ans d'efforts ; et moins de six mois nous séparent de la réception officielle des réseaux irrigués du Day et du Nghé-an qui livrait aux paysans annamites plus de 33.000 hectares de rizières.

Aujourd'hui s'accomplit solennellement le geste qui libère le lointain Laos de son isolement séculaire.

Miracle de rapprochement dans l'espace et sur le plan moral dû au simple fait de l'ouverture d'une route nouvelle. Désormais, la communauté indochinoise est complète. Le Laos a pris place auprès des autres pays de l'Union. Tout le dessein colonisateur de la France est là : don du rail, don de l'eau, don de la route et, pour tout dire, don d'elle-même pour relever la condition humaine des populations protégées, les rapprocher, les enrichir.

Le Français a hérité des Romains le besoin de construire des routes. Le fait est surtout remarquable aux Colonies où un magnifique réseau de voies de communication a été établi en quelques décades [décennies]. C'est que la route symbolise notre besoin d'ordre logique, d'action coordonnée, de plan constructif.

La route suit la conquête, comme elle devance et prépare la colonisation.

Par la force des choses, les premières routes furent de raison impériale. Il s'agissait d'atteindre les nœuds vitaux, les points de résistance, de pouvoir développer, selon les circonstances, l'action énergique ou persuasive.

Aujourd'hui, la fonction de la route est différente. Dans un pays qui a compris l'utilité de la collaboration française et qui la seconde souvent de son effort spontané, la route devient essentiellement un instrument de mise en valeur des richesses agricoles, d'élevage ou minières. Elle doit permettre l'accès des territoires fertiles, dont elle drainera ensuite les produits vers les voies ferrées et les ports. J'y insiste. Il ne s'agit plus désormais d'aller le plus rapidement possible d'un point à l'autre du pays, mais de débloquer, dans les meilleures conditions d'économie, les régions susceptibles d'une fructueuse mise en valeur qui, sans voies de communication, n'auraient jamais connu la vie et la prospérité.

On avait dit que les populations innombrables des deltas étaient rivées à jamais à leurs rizières, qu'elles redoutaient les eaux vives, fuyaient les montagnes, que tout effort tendant à les diriger vers d'autres habitats était d'avance voué à l'insuccès. Quelque quarante ans plus tôt, le gouverneur général Doumer constatait pareil état d'esprit ou de choses : « Il suffisait, écrivait-il, d'aller à 30 km de Saigon vers le nord-est pour trouver des régions inexplorées et impénétrables abandonnées aux bêtes sauvages. Pas de routes, de chemins d'aucune sorte. La ville de Biên-hoà marquait la limite extrême du monde connu. Et quand je demandais ce qu'il y avait au delà, on me répondait : la forêt, puis la montagne, l'inconnu... » Aujourd'hui, le mystère de cet inconnu nous a été révélé par la route ; il ne recèle plus de dangers, il est devenu accueillant à ceux qui ne craignent pas de féconder les terres vierges de leur travail libre ; il ouvre un champ immense aux perspectives de la Colonisation qui permettra aux masses paysannes qui végétaient dans l'humide rizière d'accéder à un sort meilleur. Mais tout autant que des produits et des marchandises, les routes nouvelles charrient des idées qui feront s'épanouir les vieilles civilisations assoupies, assureront la liaison et l'union entre les niveaux culturels différents. Aussi peut-on dire que, lien de force d'abord, la route coloniale devient, avec l'évolution, un lien économique indispensable à la prospérité commune, puis la figuration matérielle des impondérables [sic] de sympathie qui finissent toujours par s'établir en tous pays entre les hommes de bonne volonté.

*
* * *

Messieurs,

En moins d'un demi siècle. l'effort français a couvert l'Indochine de 35.000 kilomètres de routes qui supportent la comparaison avec les meilleures de l'Europe.

Dans ce magnifique réseau, la route René-Robin, que nous inaugurons aujourd'hui, répond à un double but : d'abord débloquer le Laos que la distance de la côte et sa configuration montagneuse maintenaient à l'écart du mouvement économique intense qui anime l'ensemble de l'Union : ensuite, doter l'Indochine d'une seconde artère de communication nord-sud, doublant à l'intérieur du territoire, le long du Mékong, la route Mandarine périphérique et maritime, et constituant du point de vue économique et stratégique le pendant de cette dorsale routière.

À l'examen superficiel de la carte, on pourrait s'étonner de la conception qui tend, surtout en pays neuf, à doubler un fleuve d'une grande route. Mais, à la vérité, le Mékong est resté un fleuve sauvage, indompté malgré les efforts opiniâtres tentés et les sommes considérables dépensées pour le doter de moyens de transport réguliers. En dépit des énormes sacrifices financiers que son aménagement aurait encore coûté, il n'aurait jamais constitué une voie de navigation continue et rapide. Au moment où ce premier stade de son utilisation est dépassé par la mise en œuvre de moyens nouveaux, je tiens à rendre hommage à toutes les activités qui se sont attachées à résoudre ce

difficile problème et qui ont, au cours des quarante dernières années, assuré le transport des voyageurs et des marchandises entre le Nord-Cambodge, le Laos et la Cochinchine.

M. le gouverneur général Robin pensait que, devant l'impossibilité de corriger les défauts du Mékong, la seule solution logique consistait à relier entre eux les différents biefs du fleuve par une voie terrestre qui lui serait parallèle, et à assurer d'autre part les communications des plus septentrionales de ces biefs avec la route Mandarine et les ports de la mer de Chine par des routes construites à travers la chaîne Annamitique.

Tel fut le but poursuivi par l'aménagement de la route coloniale n° 13 de Saïgon à Vientiane et Luang-Prabang, par l'entretien régulier de la route coloniale n° 9 de Dongha à Savannakhet, par la construction de la route de Thakhet à Ban Naphac en liaison avec le téléphérique et aussi par l'achèvement de la route n° 7 de Phu-diên à Luang-Prabang.

Sur la route coloniale n° 13, la construction de la section de Kratié à Paksé s'imposait en première urgence, car le bief de Paksé, qui s'étend des rapides de Kemmarat aux chutes de Khône, risquait de tomber dans la dépendance économique du chemin de fer siamois d'Oubone. Sur cette section longue de 250 kilomètres, les travaux, entrepris en 1934, visaient à la construction d'une route empierrée praticable en toutes saisons aux transports lourds.

En 1936, les terrassements et ouvrages d'art étaient terminés. L'empierrement s'achevait en 1937, et le plateau des Bolovens, riche en possibilités, et la province de Paksé étaient désormais reliés de façon permanente au bief inférieur du Mékong et rattachés ainsi à l'économie indochinoise. Au delà de Paksé, en direction du nord, la route coloniale n° 13 perdait de son importance en tant que voie de déblocage, le grand bief navigable qui s'étend de Savannakhet à Vientiane étant relié à la côte d'Annam par les routes n° 8 et 9. Mais l'ensemble de ce réseau routier, qui ne comporte plus que des aménagements de détail, se révèle admirablement adapté aux nécessités de la mise en valeur de la région qu'il dessert.

D'ores et déjà, les courriers postaux sont acheminés vers la vallée du Mékong dans les conditions de rapidité et de fréquence qui constituent un progrès appréciable sur le passé. Il suffit de deux jours pour faire le trajet de Saïgon à Paksé tandis qu'il en fallait de trois à cinq ou six, suivant la hauteur des eaux, aux chaloupes qui reliaient ces deux centres par le fleuve, avec des transbordements plus ou moins nombreux. Il y aura, dans les deux sens, trois départs de courriers postaux par semaine au lieu d'un dans le passé et un convoi pour les marchandises. Le voyage de Saïgon à Vientiane pourra être effectué en 3 jours 1/2 au lieu de 6 à 8 jours qu'exigeait le service exclusivement fluvial. De Hanoï à Vientiane, la coordination du train, de l'autocar et de la pirogue permettra de couvrir le trajet en 3 jours 1/2 au lieu de 6 qui étaient nécessaires antérieurement, et l'on prévoit que ce délai pourra encore être diminué. On peut donc affirmer que l'ensemble des moyens mis en œuvre pour débloquer le Laos apporte dès maintenant aux habitants de ce pays la certitude de courriers plus nombreux et une amélioration très sensible du service public des messageries et de transport des voyageurs, tout en diminuant les charges budgétaires supportées par la collectivité indochinoise.

La construction de la route n° 13 fut conduite en moins de deux ans par le service des Travaux publics et les Administrations locales en liaison avec le Service géographique dans des conditions qui font honneur aux ingénieurs et aux exécutants, malgré la nécessité où l'on s'est trouvé de faire appel à la main-d'œuvre extérieure, malgré l'insalubrité de la région et le manque d'eau en saison sèche, la proportion des travailleurs indisponibles, qui avait atteint 4 % à l'ouverture des chantiers, a été ramenée par la suite à 1,31 %, attestant l'efficacité de l'organisation et le bon fonctionnement des services sanitaires. M. le résident supérieur Eutrope, qui a assumé la lourde charge d'organiser l'ensemble des services et la responsabilité de leur exécution avec la sûreté que lui confère sa grande expérience du pays et des hommes, mérite les plus vils éloges.

ainsi que les résidents supérieurs Silvestre, Richomme et Thibaudeau pour l'importante partie des travaux exécutés en territoire cambodgien. Mais j'ai surtout l'agréable devoir de rendre aujourd'hui un public hommage au gouverneur général Robin, qui conçut ce programme et le conduisit jusqu'à son terme malgré des oppositions dont les attaques répétées n'ébranlèrent jamais ni sa conviction ni sa volonté. Il n'est que juste que son nom demeure attaché à cette réalisation qui comportera parmi les plus utiles dont l'Union indochinoise ait été dotée. Mes remerciements vont aussi à tous ceux qui participèrent à cette grande tâche, aux ingénieurs, résidents, médecins, entrepreneurs tâcherons et ouvriers dont les activités s'exercèrent à des titres divers sur les chantiers pour aboutir à cette belle œuvre dont l'Indochine peut être fière.

Après avoir tranché le ruban symbolique, le chef de la Colonie remit diverses décorations dont la plaque du Parasol et des Millions d'éléphants à M. Pagès, Gouverneur de la Cochinchine.

La cérémonie fut agrémentée par des musiques laotiennes ainsi que par des offrandes de fleurs faites par des jeunes filles. Le coloris des costumes animait de ses notes gaies le cadre des forêts. Le cortège poursuivit ensuite sa tournée.
