

LE CHEMIN DE FER DU LAOS

Savannakhet-Tourane

Le Chemin de fer du Laos
par HENRI COSNIER, député
(*Les Annales coloniales*, 6 février 1912, p. 1-2)

Bien peu de monde, si l'on excepte les coloniaux, connaissent, en France, notre colonie du Laos. C'est que, contrairement à la plupart de nos possessions d'Extrême-Orient, la conquête de ce pays ne nous a coûté ni un coup de fusil, ni une goutte de sang. Ce fut sans bruit, ou presque, que nous nous installâmes sur les bords du Mékong.

Les débuts de notre installation furent pénibles. Nous prenions un grand pays, dévasté par les incursions des Siamois qui le réclamaient contre tout droit, privé de la majorité de ses habitants, poussés par les envahisseurs de l'autre côté du Mékong, complètement désorganisé au point, de vue politique.

Le traité de 1893 lui apporta donc sinon le bonheur, du moins la tranquillité.

Dix-huit ans se sont écoulés et le Laos, malgré sa situation défectueuse au point de vue géographique, s'est lentement relevé, grâce aux efforts de notre Administration et est ainsi arrivé au point culminant de l'extension économique que l'on pouvait espérer du développement de ses propres moyens.

Aujourd'hui, le Laos étouffe et il est indispensable de lui donner l'air dont il manque en créant des voies de communications lui permettant d'écouler ses produits.

Longue et grande bande de terre bordant le Mékong sur près de 1.500 kilomètres, le Laos est, en effet, riche en produits des plus variés.

L'agriculture et l'élevage qui y sont déjà en honneur, pourront s'y développer grandement ; ses forêts regorgent de bois précieux et ordinaires ; enfin, son sous-sol, qui n'a jamais été étudié sérieusement, semble contenir de véritables richesses minières.

C'est une bien bien vieille histoire que celle des voies de communications laotiennes, et ce fut, l'on peut le dire, la préoccupation constante de la haute Administration locale.

Ce fut d'abord le Mékong qui attira l'attention de cette dernière.

Majestueux et terrible, le Mékong, fleuve admirable, coule dans une vallée malheureusement accidentée, et sa navigation, à certaines époques, ne laisse pas d'être mouvementée et parfois dangereuse.

Ou, plutôt, elle était dangereuse car, aujourd'hui, les rapides les plus fameux sont franchis dans une chaloupe confortable sans que le voyageur ait d'autre préoccupation que celle d'admirer le merveilleux panorama qui se déroule sous ses yeux.

Ce progrès fut plus difficile à obtenir qu'on ne le peut penser. Il fallut toute l'audace et l'initiative de l'honorable M. Mahé, qui a présidé aux destinées du Laos pendant neuf ans, jusqu'au 1^{er} janvier dernier, pour démontrer que les fameux rapides de Kemmarat pouvaient être franchis dans des conditions déterminées ; et toute son énergie pour obtenir d'une Compagnie la mise en pratique des moyens préconisés par lui et qui fonctionnent aujourd'hui à la satisfaction de tous, et même de la Compagnie.

Malheureusement, qu'elles qu'aient été les améliorations apportées à sa navigation, le Mékong ne peut être, et ne sera jamais, ce que l'on est convenu d'appeler une voie commerciale pratique.

Si, pour les produits d'exportation peu encombrants, il peut servir longtemps encore et rendre de gros services, il n'en est pas de même pour les marchandises lourdes qui forment, et c'est là une constatation nécessaire, la majorité des richesses laotiennes.

Or, la Compagnie des Fluviales n'accepte, et pendant quelques mois de l'année seulement, que des colis ne dépassant pas le poids de 500 kilos.

Je ne parlerai pas du fret, qui est fort élevé et qui rend, pour certaines catégories de marchandises encombrantes, toute exportation impossible.

À l'importation, la question se complique encore de droits de douane fort élevés sur les marchandises étrangères, que le Laos consomme presque exclusivement, qui arrivent sur le Mékong par le port de Bangkok où elles ne paient qu'une taxe *ad valorem* minime et d'où les communications, grâce à la facilité d'accès du pays traversé, sont relativement faciles, sinon économiques.

Comme on le voit, le problème de déblocage du Laos s'est naturellement posé dès le premier jour, et ce, concurremment avec les améliorations apportées à la navigation du Mékong.

Une voie nouvelle, facile, économique, praticable en tous temps et accessible à toute espèce de marchandise, s'imposait donc.

Vers quels points devait-on orienter la future voie de pénétration laotienne ?

Devait-elle être parallèle ou perpendiculaire au Mékong ? Et, dans ce dernier cas, quel passage de la chaîne Annamitique était plus facilement accessible ?

Telles furent les questions qu'eut à résoudre l'Administration.

L'accord ne se fit pas sans difficultés.

Des projets retentissants, plus brillants que sérieux, eurent un moment de notoriété ; la compétition des intérêts engagés fit avancer les solutions les plus diverses et les plus contradictoires, ou, très souvent, les intérêts de la colonie passaient en deuxième ordre.

Enfin, la question est aujourd'hui solutionnée.

Dès 1905, d'ailleurs, l'Administration locale avait entrevu cette solution possible du problème et avait entrepris, avec les seules ressources de son budget, la construction d'une route de Savannakhet à Quangtri qui devait pénétrer en Annam par le col d'Ai-lao.

Les études de la chaîne qui avaient été faites démontraient, en effet, d'une façon certaine que ce passage était le seul présentant un accès facile et par lequel l'on pouvait envisager la construction d'un chemin de fer relativement peu coûteux.

Si les résultats ne couronnèrent pas l'effort considérable qui fut fait à cette époque, ce ne fut nullement la faute de l'administration, mais bien de l'inertie à laquelle elle se heurta de la part du Gouvernement général de l'Indochine qui, étant donné les préoccupations du moment, se désintéressait un peu de cette question.

Il faut reconnaître aussi que le tracé ne fut pas étudié avec tout le soin que demande un pareil travail et que, d'autre part, les ressources locales ne permirent pas d'effectuer les grands travaux qui auraient été nécessaires.

Toutes ces causes firent que la route fut construite seulement sur 200 kilomètres et s'arrêta là.

Il est nécessaire d'ajouter que cette route, traversant des centres populeux, est aujourd'hui très fréquentée et rend d'énormes services à tout un côté très fertile de la province de Savannakhet.

Mais c'était un échec tout de même, et il fallait chercher ailleurs un tracé plus commode et à l'abri de l'inondation, cette grande ennemie des travaux publics en Extrême-Orient.

Grâce aux efforts de M. Mahé et de ses collaborateurs, ce tracé ne tarda pas à être trouvé et, à part quelques variantes sans grande importance, c'est celui sur lequel le Service des Travaux publics a bâti son projet de chemin de fer.

Terrain très facile et peu accidenté sur la majeure partie du parcours, seul le passage de la chaîne Annamitique offre quelques difficultés déjà étudiées, nullement

infranchissables et dont le prix kilométrique sera probablement inférieur à la moyenne de celui des chemins de fer construits jusqu'ici en Indochine.

Malheureusement, la construction d'une telle voie n'a pu être prévue sur l'emprunt de 200 millions. Une fois de plus, le Laos a été oublié et méconnu.

Il a donc fallu se contenter d'une route carrossable dont les courbes et les pentes ont été étudiées pour une voie ferrée d'un mètre. La route constituera l'infrastructure de cette voie et sera prête à recevoir le ballast pour le jour, trop éloigné encore, sans doute, où l'on se décidera à la construire.

Les études furent commencées aussitôt et les travaux mis en train avec les crédits inscrits au budget local du Laos, c'est-à-dire, encore une fois, avec ses propres ressources.

Aujourd'hui, les études sont complètement terminées ; une piste de quatre mètres sur laquelle peuvent circuler des voitures et même des autos légères, est construite sur 100 kilomètres environ et sert à ravitailler tous les chantiers échelonnés sur ce parcours.

L'on ne saurait trop le répéter, c'est à l'Administration prévoyante et économe de M. Mahé, et aussi à sa ténacité, que le Laos devra un jour d'être ouvert à nos commerçants ; ce sera le plus beau titre de gloire de ce haut fonctionnaire.

Je voudrais maintenant, et très rapidement, répondre aux objections qui ont été soulevées à propos de la construction de cette route et de son opportunité.

Les unes ont été avancées avec le souci évident de trouver une solution meilleure dans l'intérêt de la colonie; les autres, avec l'intention à peine dissimulée de favoriser des intérêts privés, ceux de la colonie étant complètement négligés.

Parmi ceux de la première catégorie figure le projet Barthélémy. Brillamment présenté, il eut quelque temps de vogue dans la métropole vis-à-vis de gens peu avertis des choses de la colonie.

Cependant, il ne soutenait guère un examen sérieux, il fourmillait d'erreurs manifestes et les arguments mis en avant étaient très discutables.

Erreur dans la longueur de la voie à construire, optimisme exagéré sur les facilités de sa construction, erreur dans l'évaluation des prix de transport, erreur enfin dans l'estimation de son prix de revient, erreur partout !

Mais, ce qu'il y avait de particulièrement piquant dans ce projet, c'est la conception qui consistait à faire passer un chemin de fer en pays étranger pour développer notre propre territoire.

Et, ce qu'il y a de plus extraordinaire encore, c'est qu'il se soit rencontré, dans la presse coloniale même, des défenseurs d'un projet aussi dangereux.

Leur seule excuse est qu'ils ne connaissaient qu'imparfaitement la question et surtout qu'ils ignoraient tout à fait l'esprit qui règne sur la rive droite du Mékong.

Après avoir un moment effrayé les vrais amis de la colonie par le bruit fait autour de lui, ce projet est aujourd'hui définitivement oublié.

Les projets de la deuxième catégorie furent plus nombreux ; aussi, ne m'attacherai-je à réfuter que les plus sérieux, c'est-à-dire ceux présentés par des gens qui, par leur situation, peuvent prétendre à être écoutés.

M. Bernard ¹ préconisait deux choses : établissement de moyens particuliers permettant, le transport des marchandises aux endroits du Mékong infranchissables pendant les basses eaux, ouverture de la Sé-Moun pour permettre aux bateaux de pénétrer dans cette riche vallée siamoise et dans celle, non moins riche, de son confluent, le Nam-Si.

Sans mettre en doute l'amélioration que l'emploi de pareils moyens eût apportée à la situation générale du Laos, l'on est obligé d'admettre que ce n'était encore là qu'une amélioration et l'ajournement, *sine die*, de tous travaux décisifs.

¹ Fernand Bernard, des Messageries fluviales de Cochinchine.

Et puis, que devenait notre possession dans le déblocage du Moun et du Si ? Le bon sens répond à cette question : Travailler en pays étranger pour développer le nôtre est une conception économique difficile à admettre dans les conditions où le problème se présente.

Il ne peut pas, en effet, être question d'ouvrir ces vallées à notre commerce d'importation, les mêmes empêchements existant après comme avant : tarif douanier trop élevé d'une part, fret considérable de l'autre. Avec le chemin de fer Tourane-Savannakhet, au contraire, l'un des plus importants facteurs disparaît, la cherté du fret ; et l'on peut espérer, en y ajoutant les avantages nouveaux présentés par la voie ferrée : sûreté et rapidité des transports, arriver à compenser la différence existant, pour les marchandises étrangères, entre les tarifs douaniers de Bangkok et de Saïgon, et peut-être même parvenir à imposer nos propres marchandises dans la vallée du Mékong tout entière. En outre, par les mêmes moyens qui nous permettront d'arriver à ces résultats, notre Laos français sera débloqué et notre commerce local exclusivement favorisé.

Le chemin de fer seul peut faire ce miracle, et c'est sa construction qui presse le plus, si nous ne voulons nous laisser devancer par nos voisins et arriver trop tard sur le Mékong.

*
* *

Je me servirai des mêmes arguments pour réfuter ceux présentés contre la construction de la route de Savannakhet-Dang-ha par le Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine à M. le Ministre des colonies.

Car c'est bien seulement de la route dont le Comité est l'ennemi et nullement du chemin de fer qu'il s'accorde, au contraire, à reconnaître indispensable. Les membres compétents qui composent ce Comité n'avaient probablement point eu connaissance du projet de route élaboré car il est probable que leur critique eût été moins acerbe et leurs conclusions moins catégoriques.

Ce projet comporte en effet, et il n'est point inutile de le rappeler encore une fois, une plate-forme de six mètres de largeur avec pentes et rampes adoptées pour une voie de 1 mètre de largeur.

C'est en somme l'infrastructure du futur chemin de fer qui sera ainsi définitivement construit.

Le principal argument du Comité contre la route consiste en la difficulté d'entretien d'une semblable voie, entretien qu'il considère même comme impossible sans de grosses dépenses, nullement justifiées par les services à en attendre.

Certes, il n'est point douteux que l'entretien d'une route soit plus dispendieux que celui d'une voie ferrée, comparativement aux revenus que l'on peut tirer respectivement de chacune de ces voies, mais, en réalité, il est le même, et les deux ouvrages ont à subir les mêmes assauts et les mêmes outrages.

Ce qu'il faut envisager surtout, c'est que cette route se consolidera chaque année, les remblais s'assoiront chaque année davantage, et quand l'heure du chemin de fer sera venue, il y aura une plateforme parfaite sur laquelle il sera possible de poser la voie immédiatement et dans les meilleures conditions.

Je ne vois donc pas, s'il n'y a d'autres motifs, la justification des critiques qui ont été élevées contre un pareil projet.

Il est bien évident que ce n'est pas la route qui déblocuera le Laos, mais elle sera, néanmoins une voie sûre et rapide qui engagera les Annamites à venir en plus grand nombre, et qui, par le fait même qu'elle pourra être utilisée par des transports mécaniques, servira à amorcer un transit qui sera tout bénéfice pour le chemin de fer futur.

Je ne puis, en terminant, que m'associer aux paroles de l'honorable sénateur Lannelongue et regretter avec lui que l'une des lignes les plus intéressantes à tous les points de vue n'ait pu être comprise dans le projet d'emprunt nouveau et ait été sacrifiée à la construction d'autres lignes qui, non seulement ne rapporteront rien mais seront encore d'une exploitation très probablement onéreuse.

Mais il faut espérer aussi que la construction de la route attirera l'attention de capitalistes intelligents qui n'hésiteront pas alors, l'on peut en être sûr, à placer leur activité et leurs capitaux dans une entreprise sans aléas sérieux et d'un avenir certain.

C'est là le vœu le meilleur que l'on doit formuler pour la prospérité de ce beau pays qu'est le Laos.

HENRI COSNIER,
député de l'Indre.
