

PREMIÈRES PIROGUES À MOTEUR

Le déblocage du royaume de Louang-Prabang
par la rivière Noire ou par le Mékong ?
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 octobre 1928)

Notre campagne pour l'utilisation d'embarcations mues mécaniquement, chaloupes spécialement construites, pirogues munies d'appareils propulseurs ou pirogues remorquées, et en particulier notre campagne en vue d'une liaison à établir rapidement entre Louang-Prabang et Hanoï par le Nam Hou et la rivière Noire, ont beaucoup attiré l'attention et provoqué une correspondance extrêmement intéressante. [...]

Extrait de la lettre d'un abonné :

[...] En l'an de grâce 1928, on effectue le voyage de Vientiane à Louang-Prabang exactement comme on l'effectuait en l'an 1 du Bouddha. Les pirogues sont du même modèle et les moteurs aussi.

Croyez bien que je n'ignore pas les magnifiques explorations des Francis Garnier, des Réveillère, des Présigny, des Heurtel, des Simon, des Mazeran et des Lesterre, non plus que les véritables prouesses réalisées par ces pionniers ; mais quels sont les résultats pratiques ?...

L'erreur initiale, à mon sens, c'est que l'on a voulu trop bien faire du premier coup. Point n'est besoin, pour débloquent le Haut Laos, de faire passer des *André-Lebon* ou des *Paul-Lecat* dans le bief Vientiane-Houei Saï, ou de faire naviguer des torpilleurs de haute mer dans le Nam Ou. Des navires plus modestes, comme le *Garcerie*, le *Galliéni* ou le malheureux *Trentinian*¹, sont également à proscrire. Ils coûtent trop cher et portent trop peu de charge utile. Ce qu'il faut, c'est tout bonnement, tout simplement, la pirogue à moteur. Ce n'est pas seulement mon avis, c'est aussi celui de l'homme qui connaît le mieux le Mékong, le commandant Lesterre [dir. de l'Est asiatique français*].

Le commandant Lesterre préconise l'emploi de pirogues identiques à celles qu'il utilise dans la bief de Khôné. Ces embarcations, munies de moteurs de 30 chevaux et coûtant 5.000 \$, peuvent transporter une charge utile de cinq à six tonnes avec un personnel navigant de trois hommes.

Quatre de ces pirogues suffisent à transporter la même charge qu'un *Garcerie*, un *Trentinian* ou un *Colombert*, dont le prix de revient atteint ou dépasse 150.000 \$.

Ceci est déjà beau, mais il y a mieux.

Un de mes amis a eu l'occasion de se rendre compte des résultats obtenus dans cette direction par M. Ordronneau, directeur de l'école professionnelle de Pnom-Penh. M. Ordronneau a armé des pirogues avec des moteurs Baudouin de 20 chevaux et les résultats sont tout simplement merveilleux. Tout compris, le prix de revient de ces pirogues ne dépasse pas 2.500 \$ 00. Elles peuvent transporter une charge utile de 3 à 4 tonnes et elles atteignent une vitesse de 12 nœuds.

Donc la solution est trouvée il ne reste plus qu'à la mettre en pratique. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'intérêt que présente le déblocage économique du Haut Laos. [...]

¹ Une chaloupe de la Cie Saïgonnaise de navigation et de transports (CSNT), filiale des Messageries fluviales de Cochinchine, détruite dans une explosion le 4 février 1928

La navigation sur le Haut Mékong. Une démonstration
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 16 juin 1929)

Nos lecteurs qui ont suivi la campagne menée depuis plus d'un an par *l'Éveil* pour une meilleure utilisation de nos rivières réputées non navigables et pour l'emploi des embarcations ordinaires indigènes munies de moteurs ou remorquées par de petits remorqueurs ; ceux qui ont étudié nos cartes et les notes si variées de nos divers correspondants, enfin ceux qui ont pu être au courant de nos démarches auprès des autorités administratives comprendront avec quelle joie nous avons reçu, les deux télégrammes que voici de M. le commissaire du Gouvernement à Louang-Prabang.

L'Éveil économique Hanoi

HOUEISAI 4 25 201 7 1650

Grâce à la campagne de *L'Éveil*, nous avons enfin obtenu les crédits qui ont permis d'équiper deux pirogues à moteur. Le prince Pethsarath et le chef d'atelier Morgue ont quitté Vientiane le vingt un mai ; ils sont arrivés à Louang-Prabang le vingt huit. La première pirogue, équipée avec un moteur X de quinze chevaux a effectué le trajet en trente-six heures de marche effective en consommant douze touques de pétroles et quatre d'essence.

La deuxième pirogue, équipée avec un moteur X. de vingt chevaux chargé de deux tonnes et remorquant deux pirogues chargées chacune de deux tonnes de marchandises, a effectué le même trajet en soixante-dix heures de marche effective, consommant trente touques de pétrole et quatre touques d'essence. Le voyage, effectué à la période des basses eaux présentant le plus de difficultés, démontre péremptoirement les avantages des pirogues à moteur. Le courrier et les voyageurs pourraient être transportés de Vientiane à Louang-Prabang en cinq jours. Le voyage de retour prendrait deux jours. Or le voyage par pirogues ordinaires demande trente jours en cette saison. Non contents de ce succès, les auteurs du raid sont repartis avec la pirogue vingt chevaux le même jour pour Houeisai, accompagnés de M. l'administrateur Lagrèze. Ils sont arrivés à Houeisai aujourd'hui, ayant effectué le trajet en vingt sept heures de marche effective, franchissant tous les rapides avec la plus grande facilité. Le même voyage par pirogue ordinaire demande quatorze jours. Ils comptent effectuer le retour en une seule journée. Nous espérons que le succès engagera enfin la CSNT [Saïgonnaise de navigation et de transports]² à imiter le hardis auteurs du raid et abandonner la routine.

Amicalement. LAGRÈZE

Il est inutile de rappeler ici, car nos lecteurs le savent tous, que si *l'Éveil* a mis beaucoup d'ardeur à plaider verbalement et par écrit, le mérite de la magnifique performance dont l'on vient de lire le récit succinct, en attendant des détails, en revient surtout à M. le prince Pethsarath, qui, depuis longtemps, faisait des essais dans ce sens ; à M. Lesterre, directeur de l'Est Asiatique, qui avait montré la voie par le précepte et par l'exemple ; à M. l'administrateur Lagrèze, qui, passionné pour ces recherches destinées à révolutionner l'industrie des transports dans le royaume de Louang-Prabang,

² N.D.L.R. — Ce signe cabalistique désigne la Société des Fluviales, qui, devant l'impopularité qu'elle s'était acquise, a changé de nom pour pouvoir, avec une perruque et une fausse barbe, tendre au trop naïf M. Locharde le traquenard où celui-ci est tombé la tête la première, au grand dam de nos finances et des intérêts du Laos.

a apporté aux organisateurs le concours le plus éclairé et le plus actif ; à M. le mécanicien Morgue, qui a apporté son concours technique ; à M. Ordonneau, ancien directeur de l'École professionnelle de Vientiane, qui fut un des propagateurs de l'idée. Il serait enfin injuste de ne pas rappeler que si cette belle démonstration a pu se taire, c'est aussi grâce au concours budgétaire que M. Robin, gouverneur général par intérim, a accordé d'enthousiasme à M. le prince Pethsarath.

Nous espérons que M. le Gouverneur général Pasquier ne se contentera pas de platoniques félicitations mais encouragera par un nouveau concours financier ces hommes d'initiative à faire mieux encore.

Nous attirons, d'autre part, l'attention de M. Pasquier sur deux rivières où il y aurait tout intérêt à s'inspirer de ce qui vient d'être fait sur le Mékong : le Nam Hou, superbe voie navigable, où il y aurait peu à faire pour vaincre les quelques difficultés, et la rivière Noire, plus difficile mais encore plus intéressante.

Une subvention de 1.000 \$ à la province de Laichau et une autre de même somme à celle de Son La permettraient déjà aux chefs de ces deux provinces de faire quelque chose d'intéressant.

Enfin, nous attirerons l'attention de M. le directeur des Postes sur ce fait :

A. — Louang-Prabang est désormais à 3 jours de Bangkok dans le sens Bangkok—Louang-Prabang et 4 à 5 jours, dans le sens Louang-Prabang—Bangkok. Or, Bangkok est à 21 jours de France, soit 24 à 26 jours de Paris à Louang-Prabang.

B. — Louang-Prabang est à 15 jours de Saïgon à la descente et à 45 jours à la montée et Saïgon est à 25 jours de France soit au total 40 à 70 jours.

La conclusion est facile à tirer

Les pirogues et sampans à moteurs sur nos fleuves et rivières
H. CUCHEROUSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juillet 1929)

Légendes :

Une pirogue de Stung-Treng, munie d'un moteur de 35 C.V. faisant ses essais à Pnom-Penh

Pirogue du Haut Mékong, munie d'un moteur, remontant le fleuve

Moteur de 15. CV. installé dans une pirogue du Haut-Mékong. Remarquer à droite et à gauche les plats bords en planches ajoutés à la pirogue et, au premier plan, des deux côtés, les réservoirs.

Sur le Haut-Mékong. Pirogue ordinaire munie d'un moteur à explosion. Remarquer en arrière le gouvernail, derrière lequel on a conservé la plate-forme du barreur.

Pirogue à moteur

Dans notre dernier numéro, nous avons donné quelques détails sur les essais si concluants de navigation par pirogues à moteurs sur le haut Mékong entre Vientiane et Ban Houei Saï, c'est-à-dire sur un bief de 750 km., où l'on avait bien, autrefois, navigué sur des chaloupes à vapeur mais où, depuis une quinzaine d'années, l'on en était revenu aux bons vieux moyens millénaires, par pirogues mues à la rame, à la gaffe ou à la cordelle, selon les secteurs du fleuve, avec un équipage de six hommes en moyenne. A eux seuls, les transports postaux par le service subventionné réquisitionnent ainsi plus de 80 pirogues montées par près de 500 piroguiers, c'est-à-dire la majorité des piroguiers des pays riverains, réduisant ainsi considérablement les moyens en matériel et en hommes pour le transport des marchandises ordinaires et provoquant un exode vers le Siam des familles fuyant cette corvée.

Les essais ont prouvé qu'avec des moteurs adaptées à certaines pirogues et le remorquage des pirogues ordinaires par des pirogues à moteurs, le rendement du matériel existant pourrait être sextuplé avec un personnel considérablement réduit. N'est-ce pas un magnifique progrès ?

Il est intéressant à ce sujet de se reporter au récit publié dans *L'Éveil* du 22 avril 1928, avec carte, de la reconnaissance effectuée sur ce même bief en 1905 par M. le lieutenant d'artillerie Le Camus et M. Mignucci, patron de la flottille du Laos avec la canonnière *Argus*.

Ces messieurs firent le voyage entier, de 784 km, de Vientiane à Xiêng-Sen en 101 heures de marche à la montée et 35 à la descente.

Nos lecteurs auront remarqué, d'autre part, dans les informations de notre numéro du 16 juin, le télégramme de M. le prince Phetsarath, répondant à une question que nous lui avons posée : « Ai fait dans le Nam Hou voyage également concluant en vue communications rapides avec le cinquième territoire. Idée résident supérieur Robin utiliser pirogues à moteurs dans le bief Cho-Bo—Lai-Châu me paraît parfaitement réalisable. »

On a vu que ce voyage de Luang-Prabang à Muong-Ngoi sur le Nam Hou avait été réalisé sans difficulté en 13 heures.

Or si l'on veut bien se reporter à notre étude de *L'Éveil économique* du 29 avril 1928 sur la possibilité de relier de Luang-Prabang à Hanoï par le Nam Hou et la rivière Noire, on se rendra compte que si l'on peut naviguer facilement jusqu'au confluent du Nam Noua avec le Nam Hou, il n'y aurait guère qu'au maximum 180 kilomètres de route à construire ou achever de construire pour atteindre la rivière Noire à Van Bu, encore ne serait-il sans doute pas impossible d'utiliser jusqu'au Diên-Biên-Phu le Nam Noua que les pirogues utilisent couramment, bien qu'avec quelque difficulté. Or si la rivière Noire pouvait être elle-même utilisée dans les mêmes conditions que le Nam Hou, l'on aurait une voie très intéressante pour les transports postaux, des messageries et de personnes entre Hanoï et Luang-Prabang en moins de 7 jours dans un sens ou dans l'autre.

Dans notre numéro du 3 juin 1928 sous le titre Lai-Châu et la rivière Noire, nous exposons les conditions de la navigation sur cette rivière, les essais tentés en 1888 pour la navigation à vapeur par la mission Pavie et notre foi dans la possibilité d'améliorer considérablement la navigabilité de cette rivière. Et nous disions : « La rivière Noire n'est pas navigable ? Qu'en savez-vous ? »

Le 10 juin, nous revenons à la charge dans un nouvel article illustré.

Le 2 septembre, *L'Éveil*, dans un article intitulé « la navigation sur la rivière Noire », étudiait la possibilité d'adapter aux pirogues de la rivière Noire soit l'aéropropulseur, soit, de préférence, un moteur amovible du type EHO et il démontrait que l'on pourrait par ce moyen multiplier par six le rendement de la flottille actuelle des pirogues de la rivière, ce qui ferait de Lai-Châu un marché très important.

Le 28 octobre, nous reprenons notre idée et nous la précisons dans un article « Le déblocage au royaume de Luang-Prabang par la rivière Noire ou par le Mékong ? » suggérant encore une fois l'emploi sur le Nam Hou d'embarcations à moteurs ; puis, dans un second article, nous rappelons la première tentative de navigation à vapeur sur la rivière Noire par la mission Pavie en 1888, en donnant le récit d'Auguste Pavie lui-même et le commentant. Nous disions pour conclure : « On notera le pressentiment, exprimé par M. Pavie, que ce naufrage servirait désormais de prétexte pour ne rien faire. »

Dans le même numéro, nous commençons la publication d'une carte de la navigabilité du Nam Pak et du Nam Hou, d'après les renseignements fournis par

MM. Mittard ³ et Deloraine, ingénieurs des mines, et nous continuions cette publication dans notre numéro du 4 novembre.

Dans le même numéro, sous le titre « La Navigation sur le Mékong et le déblocage du Haut-Laos », nous étudions les conditions de la navigation entre Heng-Sen et Luang-Prabang et nous exposons les idées à ce sujet d'un vieux Laotien, en fait M. Lesterre, qui préconisait l'emploi de pirogues à moteurs, telles que la Cie de l'Est Asiatique en avait essayé avec succès sur le bas Mékong, il recommandait le type de pirogue qui se construit à Stung-Treng.

Le 11 novembre, ramenant l'attention sur la navigabilité sur la rivière Noire, nous publions une lettre extrêmement intéressante du regretté M. Marin Lamellet, sur un essai fait à Lai-Châu en décembre 1917 par M. Rigaud.

Dans le même numéro, carte de la province de Son-La montrant de l'état d'avancement des routes destinées à relier la rivière Noire à Diên-Bien-Phu et par là au Nam Hou.

Le 16 décembre, carte de la rivière Noire au point de vue de la navigabilité, avec les observations recueillies en voyage par M. le colonel Edel et une collection de photographies des principaux rapides de la rivière.

Le 27 janvier 1929, nous citons le voyage rapide fait par M. Mahé qui, grâce aux pirogues à moteurs, avait facilement remonté la Sekhong et s'était rendu de Stung-Treng à Luang-Prabang par le Siam, gagnant puis redescendant le Haut Mékong.

Le 27 mars, dans un long article, « Un nouvel aspect de la navigation fluviale », nous reprenons toute notre théorie sur la navigation par pirogues à moteurs et pirogues remorquées d'un type variant avec chaque rivière.

Enfin, le 24 mars, nous consacrons un dernier article au bief de Paklay sur le Mékong.

Avril et mai nous trouvaient occupé par la préparation d'une démonstration théâtrale franco-annamite, qui eut le grand succès que l'on sait et le retentissement que nous souhaitons. Mais pendant ce temps, d'autres travaillaient à la réalisation des idées que nous avons prônées sur la navigation fluviale et juin nous apportait les réconfortantes nouvelles d'un plein succès sur le Mékong et le Nam Hou.

Juillet nous a apporté de plus grandes satisfactions encore, car nous obtenions pour la rivière Noire ce que nous avions demandé non seulement par nos articles mais surtout par des démarches personnelles.

M. le résident supérieur Robin se déclarait convaincu de l'intérêt que présenteraient des essais sur ce fleuve avec un matériel approprié aux conditions spéciales et nous aurons bientôt le plaisir d'annoncer à nos lecteurs les résultats de ces essais, qui se poursuivent pendant que nous écrivons ces lignes.

³ Jules Mittard : né le 24 novembre 1881 à Bulgnéville (Vosges). Diplômé de l'École des maîtres mineurs d'Alais (*Journal officiel de la République française*, 6 janvier 1907). Ingénieur au Service des mines du Tonkin (1909-1911 et 1921-1927). Administrateur de sociétés minières. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Mines_d_or_Tchepone.pdf