

Les chemins de fer de l'Indochine*

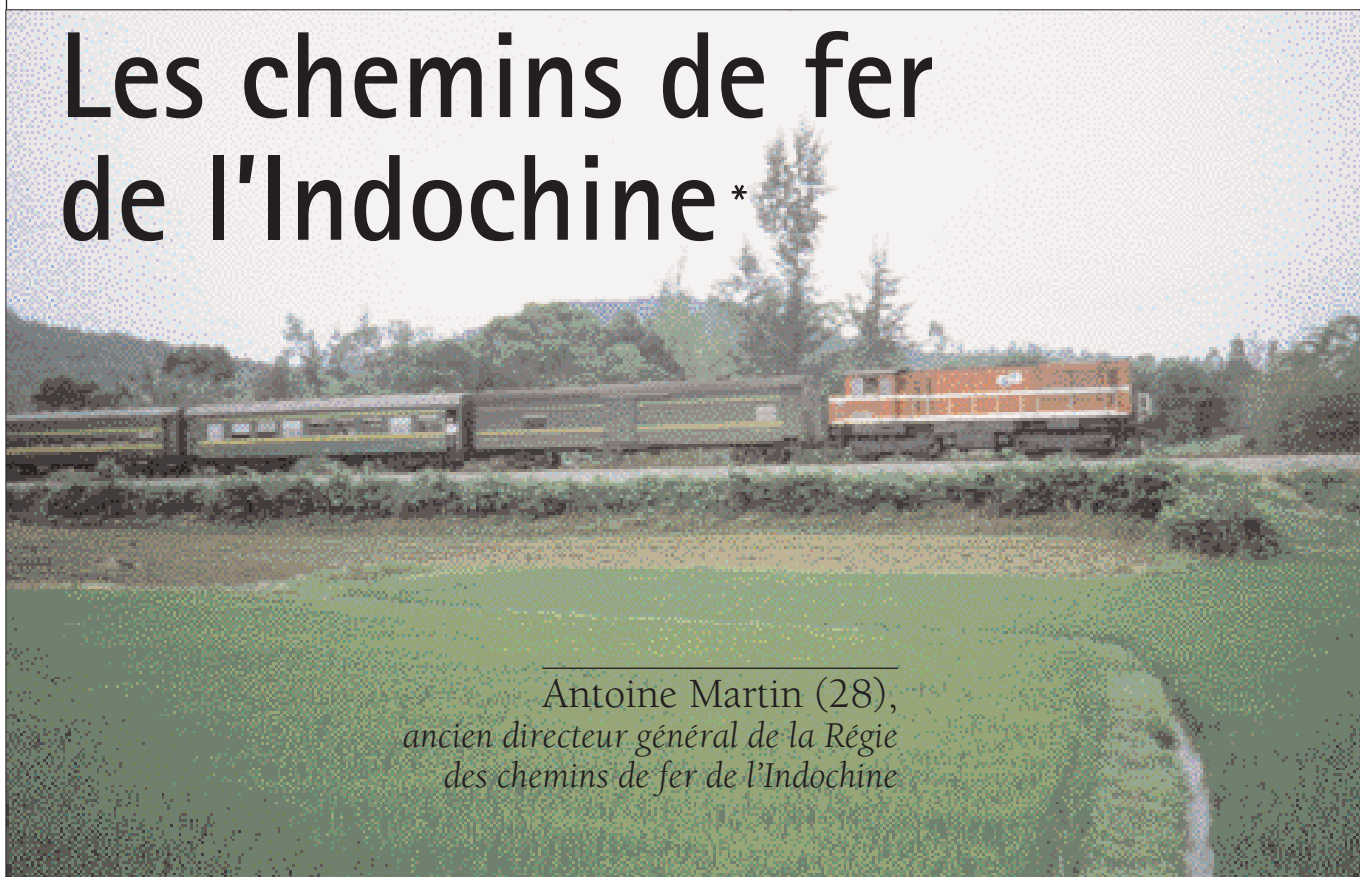


PHOTO A.T.

Antoine Martin (28),
ancien directeur général de la Régie
des chemins de fer de l'Indochine

Dans les rizières aujourd'hui.

Le document qui est proposé ici est historique. Il s'agit de la plus grande partie d'un discours prononcé par notre camarade Antoine Martin le 26 mai 1952 à l'occasion du transfert de la Régie des chemins de fer de l'Indochine à deux nouvelles entités desservant respectivement le Viêt Nam et le Cambodge et appartenant à ces deux États. Bien entendu, nos lecteurs replaceront cette allocution, que notre camarade Martin nous a communiquée, dans le contexte de l'époque. Quelle que soit l'opinion que chacun peut professer sur les rapports que la France entretenait avec ses anciennes colonies, il nous a paru intéressant de faire paraître ce document. Nous aurions pu, certes, attendre pour le publier le cinquantième anniversaire de la circonstance à laquelle il correspond. Mais faut-il s'intéresser à l'histoire seulement à l'occasion des anniversaires ?

La rédaction

LE COUREUR qui transmet le flambeau éprouve une intense émotion. En un instant il revit les épreuves de l'entraînement, la joie de l'effort, la beauté de la lutte, la plénitude de l'action. Il regrette de laisser l'œuvre commencée, en même temps

qu'il ressent une amicale tendresse pour le jeune frère qui continue la course à sa place.

Comment, après avoir servi les chemins de fer dix-sept ans et les avoir dirigés sept ans au milieu de grandes difficultés, ne ressentirais-

je pas ces sentiments, en ce jour où je prends la parole pour souligner la disparition de la Régie des chemins de fer de l'Indochine, désormais remplacée par les deux Régies des chemins de fer du Viêt Nam et du Cambodge.

Il m'appartient de rappeler brièvement les principales étapes de la croissance de ces chemins de fer, d'en souligner les difficultés, de faire le bilan de leurs réalisations, qui font honneur à l'ensemble du personnel cheminot, dont le dévouement et le courage ne se sont jamais trouvés en défaut, même dans les circonstances les plus critiques.



* Allocution prononcée le 26 mai 1952, à l'occasion du transfert à l'État du Viêt Nam de la part des chemins de fer qui revient à cet État en vertu des accords franco-vietnamiens. (Extrait du *Bulletin mensuel officiel des chemins de fer de l'Indochine*, mai 1952.)

LES VOIES DE COMMUNICATION EN INDOCHINE



La première voie ferrée construite en Indochine, fut celle de Saïgon-My Tho dont les 70 kilomètres ont été mis en service le 20 juillet 1885.

Vers 1889, une voie ferrée Decauville de 0,60 m d'écartement devant relier Lang Son à Phulangthuong, fut mise en chantier par l'autorité militaire.

Cependant, le gouverneur général Doumer lançait en 1898 son grand programme de travaux publics, qui prévoyait, entre autres, la construction des voies ferrées Saïgon-Hanoi-frontière de Chine, Saïgon-Phnom Penh-frontière du Siam et d'une voie ferrée devant relier le Laos à la mer.

Une première tranche de travaux fut entreprise immédiatement et, le 8 avril 1902, on inaugurait la ligne Hanoi-Lang Son-frontière de Chine, qui traversait le fleuve Rouge sur le célèbre pont Doumer de 1 800 mètres de longueur.

Ce programme de 1898 a été réalisé avec une continuité de vues remarquables par les successeurs du président Doumer.

Dès 1903 étaient mis en service Hanoi-Haiphong, Hanoi-Viêt Tri, Hanoi-Thanh Hoa,

- en 1905 Thanh Hoa-Vinh et Saïgon-Giaray,
- en 1906 Viêt Tri-Lao Kay,
- en 1908 Tourane-Dongha,
- en 1910 Lao Kay-Yunnanfu,
- en 1912 Giaray-Nhatrang, si bien qu'au moment de la guerre 1914-1918, les chemins de fer exploitaient trois tronçons :

- une étoile à trois branches, au Tonkin, reliant d'une part, Hanoi à Vinh (320 km), d'autre part, Hanoi à la frontière du Kouangsi (170 km) et, enfin Haiphong-Hanoi à Yunnanfu (880 km),
- une ligne au Centre – Annam, reliant Tourane à Dongha (171 km),
- une autre au Sud, reliant My Tho-Saïgon à Nhatrang (485 km).

Après la guerre, les études et les travaux reprirent.

En 1927, la liaison Vinh-Dongha était réalisée (320 km).

En 1933 étaient construites les lignes Saïgon-Looninh (118 km) et Phnom Penh-Monkolborey (365 km), la voie en crémaillère Tourcham-Dalat (85 km) et, enfin, en 1936 Nhatrang



PHOTO M.C. WALLINE

Pont ferroviaire en cours de réhabilitation.

était réuni à Tourane (533 km) construction marquant l'achèvement du Transindochinois.

Ainsi, à la date de 1936, le programme envisagé par le président Doumer était réalisé, à l'exception de la ligne Saïgon-Phnom Penh, dont les études étaient faites, et de l'achèvement de la ligne Tanap-Takhek, commencée sur 18 kilomètres et prolongée par un téléphérique de 40 kilomètres de longueur.

Ces voies ferrées sont à un mètre d'écartement : leur tracé au point de vue rampe et courbe, les rendent comparables aux chemins de fer d'intérêt général de voie normale : 1,44 m.

Leur réalisation a nécessité des ouvrages d'art très nombreux et importants, particulièrement des ponts, dont deux ont plus de mille mètres de longueur ; d'autres, tel celui de Hamrong sur le Songma près de Thanh Hoa, qui franchit par trois articulations audacieuses 160 mètres d'un seul bond, sont cités en exemple dans les cours des plus grandes écoles, pour leur pureté de ligne et leur conception.

Si l'on excepte la ligne Haiphong-Lao Kay-Yunnanfu concédée à une compagnie privée et la voie ferrée Phnom Penh-frontière du Siam, la longueur des voies ferrées non concédées construites sur le territoire du Vietnam s'élevait, en 1945, à 2 185 kilomètres et avait coûté, à l'époque, 1 183 MF (un milliard cent quatrevingt-trois).

Le globe-trotter qui, en 1939, effectuait le trajet Hanoi-Saïgon (1 729 km) en quarante heures, dans les wagons comparables aux wagons-lits européens, avec un restaurant dont la table était réputée, pouvait comparer notre chemin de fer à ceux d'Europe ou d'Amérique. Si, descendant du train, il parcourait en voiture de longs itinéraires du Nord au Sud sur des routes empierrées et asphaltées dont le réseau comportait 15 000 km, en service, et visitait quelques-uns des nombreux barrages d'irrigation qui ont accru dans des proportions énormes les productions agricoles du pays, il pouvait juger que la France avait équipé l'Indochine au moins aussi bien qu'aucune autre nation du Sud-Est asiatique ne l'était.

L'achèvement du Transindochinois, à la fin de 1936, a été une révélation des possibilités du Vietnam. Cette réalisation, qui a permis à Saïgon, Hué, Hanoi d'être reliées journellement en quelques heures, avec la possibilité d'un transport massif de voyageurs et de marchandises, a changé la vie des provinces de la côte d'Annam.

(...)

Cette réussite du Transindochinois due au fait qu'il traversait les régions peuplées de la côte, répondant à un véritable besoin des populations, justifie pleinement la décision prise à l'époque de ne pas suivre un tracé à l'intérieur du pays, plus court de quelque 200 km, mais qui eût des-



Le pont Doumer à Hanoi.

servi des contrées peu peuplées. Elle fait regretter très vivement que la voie ferrée Saïgon-Phnom Penh, destinée à relier les deux plus gros centres du pays, certainement très payante au point de vue ferroviaire et économique, n'ait pas été construite en 1935 conformément au projet. Elle aurait complété une liaison ferroviaire ininterrompue de Singapour à Pékin.

Le chemin de fer était aussi la principale voie d'accès au Laos. Bien que la construction de la voie ferrée Tanap-Thakhek, qui devait relier le grand bief navigable du Mékong à la mer, ait été stoppée en 1934 faute de crédits, le chemin de fer assurait la majeure partie des transports de voyageurs et de marchandises à destination du Laos par deux services automobiles en correspondance, l'un reliant le port de Tourane et le sud de l'Indochine à Savannakhet par la route Dongha-Savannakhet, l'autre mettant en communication le port de Vinh et le nord de l'Indochine à Thakhek, par le téléphérique de 40 km de long, Nomouc-Banaphao et par la route Banaphao-Thakhek.

Ainsi, avant 1945, le chemin de fer qui avait fait l'union des trois Ky par l'achèvement du Transindochinois, était destiné à concrétiser l'association des trois États, en reliant le Laos à la mer par le Tanap-Thakhek, et en rapprochant le Cambodge de la Cochinchine par le Saïgon-Phnom Penh.

Le fait que trois antennes ferroviaires relient pratiquement Bangkok au Mékong démontre la nécessité éco-

nomique de ces constructions ferroviaires pour l'ensemble de ces trois pays, qui connaissaient alors une pleine prospérité dans la paix française.



En 1943, 1944 et 1945 les chemins de fer ont subi des bombardements systématiques d'une densité triple de ceux qui furent effectués au Siam et en Malaisie.

De nombreux ponts, les grands ateliers de Vinh, une quantité importante de locomotives et de matériel roulant furent détruits.

De plus, les troubles de septembre et octobre 1945 firent qu'à la reprise du service, les chemins de fer se sont trouvés sans ligne, sans matériel, sans personnel.

Malgré ces difficultés, la reconstruction a suivi au plus près les progrès de la pacification. Dès la fin de 1946, les lignes de Saïgon-My Tho (70 km), Saïgon-Nhatrang-Ninh Hoa-Touroham-Dalat (549 km), Saïgon-Looninh (118 km), étaient remises en service ; à la fin de l'année 1947, c'était la ligne Hanoi-Haiphong (100 km), en 1948 le tronçon Hue-Quangtri (55 km) et, enfin, en 1950 le tronçon Quangtri-Dongha (13 km).

Ainsi, depuis 1948, la longueur des lignes en exploitation sur le territoire du Viêt Nam est, malheureusement, demeurée sensiblement constante.

Si l'on en excepte la ligne Hanoi-Haiphong dont l'exploitation a été remise à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan au 1^{er} janvier 1949, les lignes des réseaux

non concédés actuellement en exploitation au Viêt Nam ont une longueur de 917 km seulement, soit moins de la moitié de la longueur construite (2 185 km). En cette matière, tout progrès se trouve conditionné par l'amélioration de la situation politique et militaire.

Dès le milieu de l'année 1945, avant même la défaite japonaise, le gouvernement français, se rendant compte de la

nécessité de la reconstruction de l'Indochine (...) décidait de financer un budget extraordinaire pour permettre la reconstruction de l'Indochine.

Aussi dès le milieu de l'année 1945, les premières commandes de matériel destinées à la reconstruction des installations et à la reconstitution du matériel des chemins de fer de l'Indochine étaient lancées par la Direction de ces chemins de fer, avec l'aide du CAIC* et placées en France sur le même pied que les commandes destinées à la reconstruction des chemins de fer français.

Le matériel qui nous était nécessaire commença à arriver dès le milieu de l'année 1946, ce qui permit aux chemins de fer d'accomplir leur tâche sans défaillance et d'assurer, dès leur remise en exploitation, tous les transports civils et militaires qui ont été demandés.

Fut également remise en service par nos soins la ligne Hanoi-Haiphong sur le réseau concédé à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan qui, ne disposant pas des mêmes facilités, n'avait pu passer les commandes nécessaires à la reprise de son exploitation.

Le volume des commandes passées en 1945 et 1946 était calculé de façon à rétablir sensiblement les chemins de fer de l'Indochine dans leur situation d'avant-guerre et la reconstruction en serait achevée si la paix avait été rétablie.

(...)

* Centre gouvernemental d'achats de l'Indochine.

La reconstruction des 917 kilomètres de voie ferrée actuellement exploitée a nécessité l'exécution de travaux de génie civil particulièrement importants.

(...)

La France et le Haut Commissariat ont dépensé, de 1946 à 1951, 614 millions de piastres pour la bonne marche des chemins de fer dans ce pays.

Aucune autre aide extérieure ne nous a été fournie.



Compte tenu, d'une part, des sommes reçues par le chemin de fer pour sa reconstruction, d'autre part, du remboursement qui nous a été fait des dépenses d'ordre militaire qui concernent des services rendus (réparations de sabotages, fabrication de matériel spécial, circulation des trains blindés, etc.) les chemins de fer ont réalisé, en permanence, de 1946 à ce jour, leur équilibre financier d'exploitation.

Si, depuis 1948, le kilométrage des lignes en service n'a pratiquement pas augmenté, il n'en est pas de même du trafic qui a subi un accroissement considérable en 1951. Les transports voyageurs ont été (en millions de voyageurs kilométriques) :

- en 1946 : 19,6
- en 1948 : 30,3

En 1949 la recrudescence des sabotages a ramené le trafic voyageurs à 21,6 millions et en 1950 à 23,4 millions. Par contre, en raison de l'effort fait par l'autorité militaire pour la sécurité des convois, l'année 1951 a vu le trafic voyageurs arriver à 46,1 millions de voyageurs kilométriques, soit 50% de plus qu'en 1948, 100% de plus qu'en 1950. Les quatre premiers mois de l'année 1952 laissent espérer un trafic voyageurs dépassant 50 millions de voyageurs kilométriques.

En ce qui concerne les marchandises, le chemin de fer a transporté (en millions de tonnes kilométriques) :

- en 1946 : 13,3
- en 1951 : 65,5
- en 1952 : 81 (prévisions).

Ces chiffres de 1951 : 46 millions de voyageurs kilométriques et 65 millions de tonnes kilométriques parlent difficilement à l'imagination du



PHOTO M.C. WALLINE

Pont sur la rivière des Parfums à Hué.

Saïgonnais; mais, que celui-ci veuille bien songer aux difficultés des promenades autour de Saïgon et il pourra aisément juger de l'effort de sécurité fait par le chemin de fer, en considérant que les transports de voyageurs de 1951 représentent 53 300 voyageurs ayant effectué en cours d'année de bout en bout le parcours total des lignes du chemin de fer (non compris la ligne Saïgon-My Tho sans intérêt). Qu'il s'imagine que la rafale de trains qui va de Saïgon à Nhatrang, serpente à travers la brousse et que ces 53 300 voyageurs ont eu assez de confiance dans le chemin de fer pour affronter, à chaque tournant de la voie ferrée, une embuscade toujours possible.

Qu'il se représente enfin que notre transport de marchandises de 1951 représente 86 000 tonnes qui ont circulé de bout en bout des lignes en exploitation.

Pour pouvoir assurer ces transports en toute sécurité, chaque fois que le chemin de fer tire 29 wagons de marchandises, il doit s'imposer la remorque de 15 wagons de protection en comptant les cinq trains blindés qui patrouillent normalement sur la voie ferrée.

On peut ainsi se rendre compte de l'aide exceptionnelle de l'armée en faveur du chemin de fer.

Si les 53 300 voyageurs à distance entière représentent seulement le quart du trafic de 1936, qui se montait à 200 000 voyageurs, les 86 000 tonnes

de marchandises représentent plus du double du trafic de 1936 qui représentaient 35 000 tonnes de marchandises à distance entière.

C'est dire qu'en 1951 l'activité économique du pays s'est manifestement accrue jusqu'à devenir comparable en moyenne à celle de 1936, à l'intérieur des régions desservies par la voie ferrée. Les progrès de la pacification ne sont donc pas un vain mot.

Le chemin de fer est le véritable baromètre de la tranquillité et de l'activité des provinces intérieures.



L'ensemble de l'exploitation ferroviaire n'est pas seulement fonction des moyens matériels mis en place, engins, tracteurs, wagons, voitures, machines-outils, installations fixes, approvisionnements qui, intimement liés aux moyens financiers accordés et aux pronostics à faire concernant le développement du trafic, forment un souci constant de son directeur. Elle est aussi, et dans une très large mesure, fonction de la qualité et de l'activité de tout son personnel.

Dès le début, la France a mis au service de l'Indochine des hommes de valeur et a fait en sorte qu'ils restent en place assez de temps pour pouvoir donner la mesure de leurs capacités.

Depuis 1935, les chemins de fer de l'Indochine ont eu seulement trois directeurs, tous ingénieurs en chef

des Ponts et Chaussées, c'est-à-dire ayant les mêmes grades et les mêmes titres que les directeurs de la SNCF qui ont tous été recrutés soit dans le corps des Ponts et Chaussées, soit dans le corps des Mines.

L'éducation et la formation d'un personnel vraiment cheminot ont été un des constants soucis de la Direction. Sa réussite en cette matière a été complète. De tout temps, de nombreux agents vietnamiens ont occupé des postes dirigeants et le chemin de fer a le plaisir de voir actuellement deux de ses anciens occuper des postes de ministres du Viêtnam.

Dès l'origine, la Direction s'est penchée avec sollicitude sur la condition sociale de ses agents.

La loi de huit heures avec tableaux de service est intégralement appliquée depuis 1936, en avance sur tous les autres pays du Sud-Est asiatique.

La prophylaxie antipaludéenne, si nécessaire pour sauvegarder la santé des agents en service dans des postes éloignés et malsains est appliquée d'une manière systématique et à grande échelle depuis 1934, avec les meilleurs résultats.

Malgré les difficultés, la Régie en 1948 a poursuivi l'œuvre commencée. En accord avec les délégués élus par le personnel un statut a été élaboré tenant compte à la fois du caractère industriel et commercial du chemin de fer et de son caractère administratif.

Au point de vue retraite, service médical, logement, participation à la conduite de l'entreprise, le régime adopté peut se comparer aux meilleures réalisations des pays les plus avancés. Un éconamat, un comité de solidarité, une bibliothèque, un service social complètent notre organisation.

Les 4 773 agents vietnamiens et les 132 agents européens en service actuellement aux chemins de fer du Viêtnam ont fait preuve ces dernières années des plus grandes qualités de travail, de courage et de conscience professionnelle.

Plus de 200 tués, plus de 900 blessés ont marqué pendant ces six années (1946 à 1950) le martyrologe des chemins de fer.

Qu'il me soit permis de rendre un éclatant hommage à l'héroïsme du personnel ferroviaire. De nombreuses citations sont venues récompenser les plus méritants, et les chemins de fer eux-mêmes ont obtenu la Croix de guerre.

Le chemin de fer se présente ainsi (Français et Vietnamiens étroitement liés) comme une image parfaite de l'Union française. La France a donné au Viêtnam une aide matérielle importante, beaucoup de sang depuis quelques années, mais aussi, et de tout temps, beaucoup d'amour.

L'amour du Viêtnam, chaque cheminot français l'acquiert parce qu'il donne au pays le meilleur de lui-même, parce qu'il le parcourt de part en part, qu'il le voit vivre, qu'il connaît les habitants des régions traversées et devient leur ami grâce aux services rendus, qu'il travaille et peine en harmonie avec ses camarades vietnamiens, et c'est avec amour qu'ils établissent en commun des constructions qui embellissent en les enrichissant les provinces vietnamiennes. Pour le cheminot, le terme Union française n'est pas une fiction, et s'il ne peut l'exprimer avec des mots, le sens de cette expression est gravé dans son cœur.



(...)

Le transfert d'aujourd'hui est simplement la séparation en deux organismes : un vietnamien et un cambodgien, de la Régie des chemins de fer de l'Indochine.

Cette séparation n'est pas tout à fait dans la ligne de l'évolution générale des chemins de fer dans le monde qui, en Europe, en Amérique et partout, sont en train de s'unir au maximum.

Cependant, il est probable que la bonne harmonie qui n'a cessé de régner entre les cheminots du Viêtnam et ceux du Cambodge se perpétuera et que les deux régies, héritières de la Régie des chemins de fer de l'Indochine, travailleront en plein accord jusqu'à ce que la construction de la voie ferrée Saïgon-Phnom Penh vienne cimenter cette amitié.

La Convention de transfert prévoit que la France remet, tant au Viêtnam qu'au Cambodge, l'ensemble des installations ferroviaires sans

conserver la moindre part dans les biens mobiliers et immobiliers, les fonds et espèces en caisse, les approvisionnements de toute nature.

(...)

Le transfert est effectué à un moment où le matériel nécessaire à l'exploitation est en place et en quantité suffisante, le matériel récupéré entièrement réparé, où un personnel de qualité travaille en bonne harmonie, la main dans la main, où les disponibilités financières sont très satisfaisantes, où les approvisionnements constitués sont importants, les parcs à charbon pleins.

La Régie des chemins de fer de l'Indochine, qui est fière de pouvoir présenter ce bilan, souhaite de tout cœur, au moment où elle disparaît, " Longue vie " et " Bonne chance " à la Régie des chemins de fer du Viêtnam. ■