

LE TÉLÉFÉRIQUE DU COL DE LA VIEILLE

THAKHEK
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1933)

Furent de passage à Thakhek, M. l'inspecteur général des travaux publics Gassier ¹, qu'accompagnaient MM. Lefèvre ², ingénieur en chef des circonscriptions spéciales des études et travaux du Chemin de fer du Nord-Annam et du Sud-Annam, Bourgoïn ³, ingénieur à l'inspection générale, venant de Tan-Ap pour Na-Phao afin d'étudier l'utilisation du tronçon de voie ferrée établi et le câble téléphérique, pour le transport de marchandises.

par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 juin 1933)

Assez bien documenté sur la question du téléphérique, que M. Pouyanne faisait étudier pour en faciliter la construction, dans la région montagneuse du trajet de Tan-Ap à Thakhek, d'une part parce que nous avons auparavant étudié la question des téléphériques en général, et, d'autre part, parce que, lié avec le spécialiste appelé de France par M. Pouyanne pour cette étude, M. Jumeau ⁴, nous en avons souvent parlé avec cet ingénieur, nous avons été, à *L'Éveil*, dès le début, fort sceptique.

Bien entendu, nous n'avons jamais cru à l'utilisation du téléphérique en remplacement du chemin de fer. Cette idée avait un instant traversé l'esprit de M. Pouyanne, homme de beaucoup d'imagination, chose rare chez un ingénieur, mais qualité essentielle sans quoi rien ne se crée, à condition toutefois que l'homme ne se laisse pas dominer par la folle du logis, M. Pouyanne se laissait entraîner très loin ; toutefois il s'arrêtait toujours assez tôt.

Quand la longue et méticuleuse étude de M. Jumeau lui démontra que le téléphérique ne se prêtait pas aux transports variés, encore moins aux transports rapides et surtout pas aux transports de gens, M. Pouyanne ne pensa plus qu'aux services à en tirer pour la construction du chemin de fer : transport de sable, chaux, ciment et autres matériaux de construction. Et là encore il fallut déchanter : le téléphérique ne se prêtait pas au transport de rails de plus de dix mètres et de plus de 20 kg le mètre ; et M. Bonnevey, alors directeur des chemins de fer, s'opposa formellement à l'utilisation de ces rails, bons pour tortillards départementaux. Car on voulait un chemin de fer à gros rendement, pour lequel il fallait du rail de 18 mètres, à 95 kg le mètre courant.

¹ Maurice Gassier (1880-1957) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, nommé inspecteur général des travaux de l'Indochine par son cousin, Paul Reynaud, sur le point de quitter le ministère des Colonies. Successeur de Pouyanne :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Maurice_Gassier-1880-1957.pdf

² François-Émile-Sauveur Lefèvre (Rouen, 1884-près de Luang-Prabang, 1938) : polytechnicien, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 16 août 1922).

³ Jean Bourgoïn (Papeete, 5 août 1897-Paris XVII^e, 4 juin 1977) : polytechnicien, médaillé de la Résistance, attaché au Haut-Commissariat de France en Indochine (1946-1950).

⁴ Léonce Jumeau (et non *Jumeaux*) : né le 20 décembre 1881 à Pondichéry.

Toutefois, M. Pouyanne calcula que, même réduit à une utilité restreinte, le téléférique paierait ses frais, surtout par gain de temps, s'il ne devait pas coûter plus de 2.500.000 \$.

En fait, il a coûté 2.300.000 \$.

Pour nous, nous ne calculons pas ainsi. Simple journaliste, nous constatons une chose, c'est que le téléférique ne dispensait pas de la route, qu'il fallait donc renforcer et améliorer celle-ci, soit 8.000 \$ en moyenne par kilomètre, donc seize cent mille piastres pour les 200 kilomètres en plus des 1.200.000 \$ déjà dépensées à cette route. Il fallait, en effet, pourvoir au transport du personnel et du matériel encombrant ou indivisible, non transportable par le téléférique ; surtout il fallait la route et même de nouveaux tronçons de route pour relier aux divers chantiers les trop rares gares du téléférique.

Mais la décision appartenait à M. Pouyanne ; on ne peut pas éternellement discuter. Le téléférique fut construit et remarquablement bien construit, grâce à la **collaboration de la Société des Grands Travaux de Marseille [GTM] et de la Société Heckel, de Sarrebrück**. (Il y a des gens qui braillent parce que Heckel est une maison allemande. Ce sont les mêmes qui brailleront dans deux ans si la Sarre [à l'issue du référendum prévu] est rattachée à l'Allemagne et non à la France).

Malheureusement, ce travail n'était pas achevé que le Gouvernement général, pour faire circuler de l'argent frais dans les régions qui venaient d'être désolées par la jacquerie, pour en nourrir la population et l'occuper, décida d'affecter les fonds du Tân-Ap—Thakhek au creusement de canaux d'irrigation dans le Nghê-An et, une fois achevé le tronçon de 18 kilomètres au départ de Tân-Ap, de remettre la construction du Tân-Ap—Thakhek au jour où la seconde tranche d'emprunt serait réalisée. On abandonna donc la construction, déjà très avancée, du tronçon de 16 kilomètres au départ de Thakhek, et on s'apprêta à laisser tout en plan.

Et M. Pasquier renonça à inaugurer le téléférique le plus long du monde (42 km.) et certainement l'un des plus difficiles et des plus intéressants au point de vue technique. Notre Gouverneur général se trouvait, en effet, très embarrassé pour la péroraison de son discours, car on avait dépensé 8.000.000 de piastres pour le chemin de service, les études du chemin de fer, le téléférique et les deux tronçons extrêmes du chemin de fer et ce travail se trouvait, lui aussi, sans péroraison.

Les controverses sur le Tân-Ap—Thakhek reprirent. Notre ami M. Josse*, entrepreneur de transports automobiles, se déclara, bien entendu, adversaire convaincu de ce futur concurrent.

L'opinion saïgonnaise, qui voudrait que l'Indochine française fut réduite à la Cochinchine et au Cambodge, comme sous le Second Empire, reprit ses protestations. Les prêcheurs de la religion automobiliste jetèrent à nouveau l'anathème contre le chemin de fer, symbole d'un passé maudit. Le Gouvernement général considéra ses caisses vides et l'on s'arrêta.

Nous avons toujours été et restons partisan du chemin de fer de Tân-Ap à Thakhek, qui nous intéresse comme tronçon de deux grandes lignes : Hanoï-Saïgon direct et Benthuy-Bangkok.

Nous estimons encore qu'un chemin de fer, susceptible d'effectuer des transports au tiers du prix le plus bas des transports automobiles, contribuerait puissamment au développement du Moyen-Laos. Nous nous trouvons, bien entendu, en opposition avec les gens sans imagination, qui se basent sur le trafic actuel qui transite par Thakhek, quelques centaines de tonnes, et qui, incapables de prévoir l'avenir, redisent : « Jamais le chemin de fer ne fera ses frais avec ces quelques tonnes ».

Il ne faut pas tenir compte des clameurs de ces braves gens.

Nous avons suggéré récemment un produit, le sel, qui n'a jamais été transporté de la côte au Mékong, mais qu'il serait intéressant de transporter par la Côte d'Annam, à Thakhek où Savannakhet. Le Service de l'Exploitation des chemins de fer du Nord a

étudié la question et a trouvé une possibilité dès maintenant d'un trafic de 4.000 tonnes. Quatre mille tonnes avec des frais de transport de l'ordre de 24 \$, cela ferait. au moins 12.000 tonnes avec un chemin de fer permettant de réduire le prix du transport à 8 \$ de Benthuy à Thakhek. La chose va se faire pour quelques milliers de tonnes, avec les moyens actuels, par Savannakhet, non par Thakhek. Savannakhet deviendra marché du sel. Tant pis pour Thakhek et tant pis pour Georges Dandin : il l'a voulu.

En effet c'est de Thakhek qu'est venue la clameur de haro, lorsqu'il fut question de chercher à utiliser le téléferique en transformant en route la belle piste de Ban Na-Pao à Nhommarat. Projet très sensé et dont nous nous fîmes l'avocat. Nous estimions, en effet, qu'il était absolument ridicule d'abandonner, sans même chercher à les utiliser, des travaux qui avaient coûté 80 millions de francs et nous défendîmes dans de nombreux articles l'idée d'en étudier l'utilisation, ne fût-ce que pour les entretenir sans frais grâce à cette utilisation.

Mais alors, tout Thakhek, ou plutôt (car il y a une nuance) le Tout Thakhek, de s'indigner et de crier « Haro sur le Baudet ! ». Le baudet, c'est nous-même, Messieurs, sans nulle vanité.

Eh bien ! voici une nouvelle qui va combler de joie le Tout Thakhek. Après une étude très serrée de la question, la direction des chemins de fer vient de renoncer à l'utilisation du téléferique pour des transports commerciaux ; l'aménagement de la piste de Ban-Na-P'ao à Nhommarat peut donc être remise à plus tard ; c'est par la route de Dong-Ha à Savannakhet que vont s'organiser les transports, en collaboration entre le Service de l'Exploitation des chemins de fer et l'entreprise de transports automobile de M. [Urbain] Malpuech [l'ancien résident supérieur de Savannakhet qui commença par lancer une rizerie]. Ce dernier, en effet, vient d'obtenir gain de cause : le dernier pont sur la route de Dong Ha à Savannakhet est enfin en construction ; et grâce à l'acquisition d'un matériel de transport — camions à remorques susceptibles de transporter dix tonnes à la même vitesse et beaucoup moins cher que dix camionnettes transportant chacune une tonne —, le prix de transport de Dong-Ha à Savannakhet, pour certaines marchandises, avec contrats importants, pourra être abaissé à 15 \$ et le sel venant des salines des environs de Benthuy se vendra 45 \$ la tonne par quantités de 100 kilos, donc 4 \$ 50 les cent kilos au marché qui se créera, non pas à Thakhek, cher M. Dandin ! mais à Savannakhet.

Ce sera, pour le Laos, un grand événement quand on pourra se procurer sur le grand bief du Mékong du sel marin au même prix, mais de bien meilleure qualité, que le sel gemme du pays. Ce sera un grand bienfait pour la population et probablement l'origine d'un gros marché à Savannakhet. Et Thakhek s'en mordra les doigts, jusqu'au jour où le chemin de fer de Tan-Ap à Thakhek, enfin construit, permettra de vendre le sel à Thakhek meilleur marché qu'à Savannakhet.

Il faudra donc faire ce chemin de fer plus tard.

Oui, mais en attendant, et le téléferique ?

Mon Dieu ! le téléferique, si on ne l'entretient pas d'ici là, sera peut-être fichu, et c'est trois millions de piastres de plus que coûtera le chemin de fer. C'est pourquoi *l'Éveil*, qui avait tant critiqué le téléferique, déplore qu'on le laisse là, pourrir inutilisé.

Mais ce qui est fait est fait ; et ce sont là regrets superflus.

Cependant, voici une suggestion :

Ne pourrait-on pas, sur les quelque 135 km qui séparent Ban-Na-Pao de Thakhek, moitié par le chemin de service moitié par la route de Vinh à Thakhek, route d'un profil excellent, installer tout simplement, à titre provisoire, un chemin de fer Decauville susceptible d'être exploité avec des trains de 25 à 30 tonnes marchant à 20 km à l'heure, soit sept heures de Ban Na Pao à Thakhek ?

Ce chemin de fer reviendrait, étant donnée l'utilisation des plates-formes existantes, à 4.000 \$ le kilomètre au maximum, soit 810.000 \$ et 500.000 \$ de matériel roulant, soit environ 1.300.000 \$.

Or un chemin de fer de ce genre, qui ne transporterait pas de voyageurs, pourrait très facilement, avec trois trains par jour dans chaque sens, débiter 80 tonnes par jour, soit 25.000 tonnes en moyenne par an dans chaque sens, ce qui est le maximum que le téléphérique peut débiter.

Bien entendu nous entendons déjà la rengaine : « Mais ce chemin de fer ne transportera que cent tonnes par an ; mais le minerai d'étain passera toujours par le fleuve, etc., etc.

Or voici ce que nous répondons :

Nous nous sommes renseigné pour le minerai. On nous a répondu, de bonne source, que si les moyens de transports le permettaient, ce ne seraient pas 1.000 tonnes mais au moins 3.000 tonnes que l'on sortirait car on pourrait sortir des minerais moins riches 3.000 t.

Que d'autres minerais que l'étain pourraient alors être exploités, que l'on peut facilement évaluer à 4.000 t.

Que le bois de construction à amener du Cammon sur Vinh est estimé par la Société Forestière et des Allumettes à 15.000 tonnes au minimum 15.000 t.

Que les porcs laotiens, si recherchés en Annam et dont on peut estimer le coût du fret à dix porcelets équivalant à une tonne, peuvent être évalués à 30.000 dès le début, soit, à 3.000 t.

Que les bœufs et buffles équivaudront à 1.000 t.

Le riz, qui vaut actuellement 20 \$ la tonne et ne vaut pas beaucoup plus les bonnes années, quand il se vend 40 \$ à Benthuy, . peut être évalué au minimum à 4.000 t

Restent les peaux, les cornes de cerfs et buffles, les rotins, écorces masticatoires, bois de teinture, résines et autres produits forestiers. Le tabac (de toute première qualité au Laos) le coton, les fibres diverses, la cire, le miel, etc., etc., disons 2.000 t. 32.000 t.

Et voilà déjà 32.000 tonnes dans un sens.

Et dans l'autre, nous avons,

Comme dit ci-dessus, le sel, d'une énorme importance commerciale et politique 12.000 t.

Les pétroles, mazouts, essence, goudrons, etc. 4 000 t.

Les ciments, actuellement trop chers au Laos pour qu'on ose en faire un emploi régulier 4.000 t.

Les ferrailles, machines, outils, tant pour les besoins normaux que pour l'outillage de l'industrie minière 5.000 t

Notons aussi que le chemin de fer que nous suggérons transportera tout le matériel du chemin de fer définitif. Mémoire 25.000 t.

Et nous n'avons pas parlé des produits alimentaires, étoffes et marchandises diverses, pas plus que, dans le sens contraire, nous n'avons mentionné le poisson du Mékong.

Ce decauville aurait l'avantage de pouvoir être rapidement construit, en moins d'un an si l'on veut, car du rail à 9 kg le mètre, courant et cinq, de long, c'est facilement transportable par le téléphérique par paquets de dix rails ; et avec des traverses de bois, coupées sur place, une voie qui n'a pas besoin d'autres ouvrages d'art que ceux de la route, est vite montée. .

C'est une simple suggestion.

Et ce decauville provisoire pourra être transporté plus tard ailleurs pour une ou deux ou dix petites lignes, selon les besoins.

INDOCHINE

Ouverture d'un téléphérique

(Les Annales coloniales, 9 novembre 1938)

L'ouverture du téléférique entre l'Annam et le Laos par la gare de Tanap (ligne de Hanoi à Saïgon) Xomcuc, Bannaphao et Thaket [Thakhek](ligne du Laos) a eu lieu à la fin d'octobre.

Les transports des marchandises s'effectueront quotidiennement et à un prix extrêmement bas. Le service des voyageurs sera tri-hebdomadaire dans les deux sens.

L'attention du public est attirée sur les nouvelles commodités offertes aux voyageurs du fait de la création d'une correspondance rapide et directe une fois par semaine entre Hanoi, Tanap, Xomcuc, Thaket [Thakhek], Vientiane et vice-versa.

Gouvernement général de l'Indochine,
Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos
durant la période 1937-1938

CHAPITRE VII. — SERVICES PUBLICS DE TRANSPORTS AU LAOS.

.....
Le Laos est relié au Tonkin et à la côte d'Annam par les services suivants :
.....

2° Service de transport par voitures automobiles des voyageurs et des marchandises entre Xomcuc, Ban Naphao et Thakhek, en liaison à Ban-Naphao avec le téléférique et à Xomcuc avec le chemin de fer
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Samanal.pdf

Longueur des parcours :

a) de Xomcuc à Thakhek, en correspondance avec le chemin de fer à Xomcuc (Transport de voyageurs et bagages) : 202 kilomètres.

b) de Ban-Nâphao à Thakhek, en correspondance avec le téléférique à Ban-Naphao (transport des marchandises) : 138 Km.

Centres desservis : Xomcuc, Latrong, Baidinh, Pou-Toc-Vou, Ban-Naphao, Thakhek.

Fréquence du service : 2 fois par semaine dans chaque sens.

a) Voyageurs

	Classe A	Classe B
Thakhek- Ban Naphao	4 \$ 20	2 \$ 10
Ban Naphao-Xomcuc	1 \$ 80	0 \$ 90
Thakhek-Xomcuc	6 \$ 00	3 \$ 00
Arrêts intermédiaires	0 \$ 03 le km	0 \$ 015 le km.

[86]

b) Messageries (G.V.)

0 \$ 15 par tonne et par kilomètre de Thakhek à Xomcuc - Minimum de perception: 0 \$ 20. Poids maximum par colis : 100 kg

c) Marchandises (P.V.)

0 \$ 10 par tonne et par kilomètre par expéditions de moins d'une tonne.

0 \$ 09 par tonne et par kilomètre par expéditions de plus d'une tonne.

(sans correspondance avec le chemin de fer).

L'exploitation de ce service a été concédée à la SAMANAL jusqu'au 31 décembre 1940 (Contrat du 8 novembre 1937).
