

DALAT  
par Charles Debierre  
Sénateur du Nord  
Membre de la Commission des Affaires étrangères.  
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1928)

Les Indochinois ont enregistré avec une très réelle satisfaction les déclarations réalistes de M. le Gouverneur Général Varenne dans son discours au Conseil de Gouvernement au sujet de la station d'altitude de Dalat.

C'est avec justesse que le Gouverneur Général Varenne a pu prendre comme exemple « de demi-efforts, de velléités, de plans ébauchés et de programmes en l'air », la question de l'organisation du centre d'altitude de Dalat.

Depuis trente ans, en effet, les avantages que pouvait présenter Dalat pour l'installation d'une station d'altitude, avaient été signalés par M. le Docteur Yersin. Par un éclectisme averti, ce savant s'est intéressé à de nombreuses questions en Indochine. Soucieux de la santé et du bien-être des Européens qui, surtout à cette époque, ressentaient souvent cruellement les épreuves du climat indochinois, il avait, au cours d'une mission, reconnu le massif montagneux du Lang-Bian et retenu la remarquable situation de ce haut et vaste plateau dont l'altitude varie entre 1.400 et 1.500 mètres. Le premier, il a signalé la fraîcheur des températures que l'on y rencontre, le maximum de 20 à 23 n'étant jamais dépassé ; l'agrément du vaste plateau de 300 kilomètres carrés régulièrement balayé par des vents qui maintiennent une atmosphère saine et fraîche ; le paysage tout différent que le Lang-Bian offre aux yeux de ceux qui y séjournent, les reposant de la vision des régions tropicales dans lesquelles ils vivent habituellement en Indochine. Dès ce moment, le principe de l'excellence du climat de Dalat fut chose admise, et l'on en poursuivit l'étude au point de vue des avantages climatiques.

Sur la conclusion même du rapport de M. le Dr Yersin, M. le Gouverneur Général Doumer s'intéressa vivement à l'œuvre projetée, et, dès ce moment, un premier plan qui, hélas ! devait être bien souvent changé et remanié, fut alors décidé. Il y eut même, à ce moment-là, un début d'organisation. mais le projet tomba bientôt en sommeil, et pendant de longues années, il ne fut plus question de Dalat. Cependant, ceux qui avaient connu ce premier projet ne l'abandonnèrent pas, et il faut rendre hommage aux efforts que fit, pour relier la côte au plateau du Lang-Bian, le Résident de France à Phan-Thiet, M. Garnier.

En 1914, quand M. le Gouverneur Général Roume prit en mains le Gouvernement Général de l'Indochine, il décida d'organiser Dalat pour permettre aux Européens maintenus en Indochine au delà des limites d'un séjour colonial normal, d'y trouver le repos et les conditions nécessaires à rétablir leur santé pour leur permettre de continuer leur séjour en Indochine.

Le plan fut alors repris, mais les conditions d'urgence que présentait l'organisation de Dalat et l'essai de l'utilisation immédiate que l'on voulait en faire pendant la guerre, obligèrent à travailler à la hâte en ne respectant point les délais qu'aurait réclamé l'exécution complète du programme arrêté.

Vaille que vaille, durant la guerre, Dalat fut organisé provisoirement comme station d'altitude, mais lorsque M. le Gouverneur Général Maurice Long arriva en Indochine, il fut frappé de la précarité de nos installations rendues très difficiles par la difficulté de communications entre la côte et Dalat.

Deux routes existaient cependant, l'une vers Phan-Thiet, l'autre vers Nhatrang. Mais il est aisé de concevoir le prix élevé auquel revenait déjà le transport des voyageurs lorsqu'il fallait, en des pays, excessivement montagneux, utiliser sur de

longues distances, le transport en automobiles, prix qui devenait prohibitif pour le transport des marchandises. Cet inconvénient entraînait de graves conséquences au point de vue du prix de revient des matériaux nécessaires aux constructions à faire à Dalat.

Le Gouverneur Général Long se préoccupa aussitôt de chercher une société qui voulût bien entreprendre la construction d'un chemin de fer de la côte à Dalat. Cette affaire, proposée à de nombreux groupements, ne fut acceptée par aucun. Finalement, l'un d'entre eux accepta de faire le travail, et l'on s'arrêta au projet des chemins de fer à adhérence et à crémaillère. Ce projet ne fut d'ailleurs pas sans être vivement attaqué, car il est, hélas ! trop fréquent en Indochine que toute idée trouve des détracteurs qui, par principe, combattent toutes les décisions prises par le Gouvernement.

En toute bonne foi néanmoins, il faut reconnaître que, malgré le charme que pouvait présenter le voyage en automobile, ce mode de locomotion faisait de Dalat une station impraticable, exclusivement réservée aux gens auxquels la fortune permettait un voyage dispendieux et un séjour coûteux en raison des prix auxquels revenaient les approvisionnements nécessaires.

Dans le même temps que l'on travaillait au chemin de fer, l'exécution du plan de Dalat fut confiée à M. Ebrard, architecte urbaniste qui s'était acquis une juste notoriété par ses travaux antérieurs en Europe et en Amérique ; mais ce fut tout à fait au ralenti que l'on travailla à l'organisation de Dalat. D'autre part, les violentes et injustes critiques dont ont été l'objet ceux qui s'occupaient de cette station n'étaient certes pas sans ralentir le zèle du Gouvernement qui savait que, quoi qu'il ferait, il serait attaqué sur cette question.

Il faut rendre hommage aux courageuses décisions que prit, dès son arrivée. M. le Gouverneur Général Varenne qui s'intéressa directement et vivement à l'organisation de Dalat, sans s'inquiéter des critiques faites.

La première section du chemin de fer fut inaugurée au mois de janvier 1927, la voie ferrée atteignant alors un niveau de 1.000 mètres d'altitude, ce qui n'était pas sans simplifier le transport sur Dalat. Aussi M. le Gouverneur Général Varenne voulut donner une forme matérielle à son projet et marquer par des réalisations pratiques l'usage que l'on devait attendre de Dalat. Il décida aussitôt l'aménagement d'un établissement d'enseignement secondaire pour les petits enfants européens qui travaillaient mal dans les lycées et collèges des villes du delta, y étant dans de mauvaises conditions en raison d'un climat peu favorable.

Ce fut la première réalisation pratique qui sortit Dalat de la période dans laquelle son développement se limitait à un hôtel et quelques villas pour ceux qui pouvaient se permettre d'y séjourner.

Un hôpital va maintenant y être construit, ainsi que des casernes, pour permettre d'y faire tenir garnison aux soldats d'infanterie coloniale qui pourront alors se reposer, sous ce bienfaisant climat, des fatigues d'un séjour à Saigon. Enfin, pour faciliter aux gens d'affaires un séjour à Dalat et pour leur permettre une liaison rapide avec leurs bureaux de Saigon, une ligne téléphonique va être construite entre ces deux centres. La décision du Gouverneur Général Varenne nous ramène à la réalisation malheureusement bien retardée du grand projet de M. Paul Doumer de faire de Dalat la capitale indochinoise où, durant la mauvaise saison, les grands services pourraient se transporter et continuer à travailler dans des conditions permettant toute l'activité nécessaire à leur fonctionnement.

Depuis si longtemps qu'est étudiée la question des stations d'altitude en Indochine et que l'on fait ressortir le retard de l'Indochine à ce point de vue, en invoquant Djardjeelin et Simla, on va pouvoir enfin opposer à ces critiques l'organisation du centre de Dalat.

Cette station, en effet, va non seulement se perfectionner au point de vue centre

touristique et centre de repos, grâce aux facilités de communications et aux commodités qu'y trouveront les Européens, mais encore elle va permettre à l'Administration de l'Indochine d'y trouver un relais qui lui permettra de continuer son activité sans le ralentissement que lui imposait la chaleur extrême des mauvaises saisons de Cochinchine et du Tonkin.

La contrepartie des avantages que les gens du delta retireront de Dalat sera dans les approvisionnements que cette région pourra envoyer sur les marchés de Saïgon. En effet, une fois les communications ainsi établies, Dalat pourra envoyer à Saïgon des légumes frais, du lait et de la viande que produiront les plantations agricoles qui y sont déjà ou qui se créeront. L'on pourra bénéficier des expériences faites alors avec bien des tâtonnements à la ferme-école de Dan-Kia, et, dès à présent, la très belle exploitation créée sur le plateau du Lang-Bian par M. O'Neill pourra servir de modèle à ceux qui voudront s'y installer.

Il faut signaler enfin que les routes existantes ont ouvert à la culture du café des régions favorables au développement de cette plante en même temps qu'elles permettent aux planteurs d'y vivre dans des conditions de santé qu'ils ne peuvent trouver dans les deltas.