

contrôler directement les territoires situés sur sa rive gauche, dont le commerce est pour l'heure détourné au profit du Siam. Mais pour que le pavillon français flotte sur le haut fleuve, il faut d'abord résoudre l'épineux problème du franchissement des chutes de Khone.

Le sous-secrétaire d'Etat aux Colonies confie cette mission (et les autres) à un jeune officier de marine, le lieutenant de vaisseau Georges Eugène Simon, lui-même placé sous l'autorité directe du gouverneur général de l'Indochine. La « mission hydrographique du haut Mékong », ainsi baptisée, devait tout d'abord mettre à flot deux chaloupes-canonnières au-dessus des chutes de Khone. Ces canonnières devaient ensuite tenter de franchir en amont, et aussi loin que possible, les nombreux défilés et rapides du fleuve.

Commandées en France en mars 1893 pour le compte du Département des colonies, les deux canonnières, de 22 tonnes chacune pour une longueur de 26 mètres et démontables en cinq tranches, sont réceptionnées à Saïgon le 30 juillet. Baptisées *La Grandière* et *Massie*, elles sont aussitôt assemblées, armées et mises à flot par les soins de l'Arsenal qu'elles quittent le 22 août pour gagner le sud de l'île de Khone, terminus de la navigation à vapeur sur le Mékong. Il eût, dans le même temps, le lieutenant Simon poursuit les travaux préparatoires au transbordement des deux canonnières par voie de terre, seul moyen raisonnable de franchir les chutes. En fait, le succès de l'opération repose sur une simple voie ferrée et un

## Une solution utilisée en Afrique équatoriale pour transporter les chaloupes

chariot porteur. Une solution que nombre d'expéditions ont déjà utilisée dans des circonstances relativement identiques, notamment en Afrique équatoriale pour le transport de chaloupes (voyages d'exploration de Savorgnan de Brazza sur l'Ogooué en 1880, au Congo en 1883 et de l'Association internationale africaine dans le haut Congo en 1881). Tous ont eu recours aux Etablissements Decauville, spécialisés depuis 1853 dans la fourniture de matériels ferroviaires portatifs.

Ce n'est pourtant pas à Decauville que le lieutenant Simon s'est adressé, mais aux Messageries fluviales de Cochinchine, société basée à Saïgon et seule capable



L'Administration des colonies établit un service régulier de bateaux destinés à desservir les différents biefs navigables du Mékong.

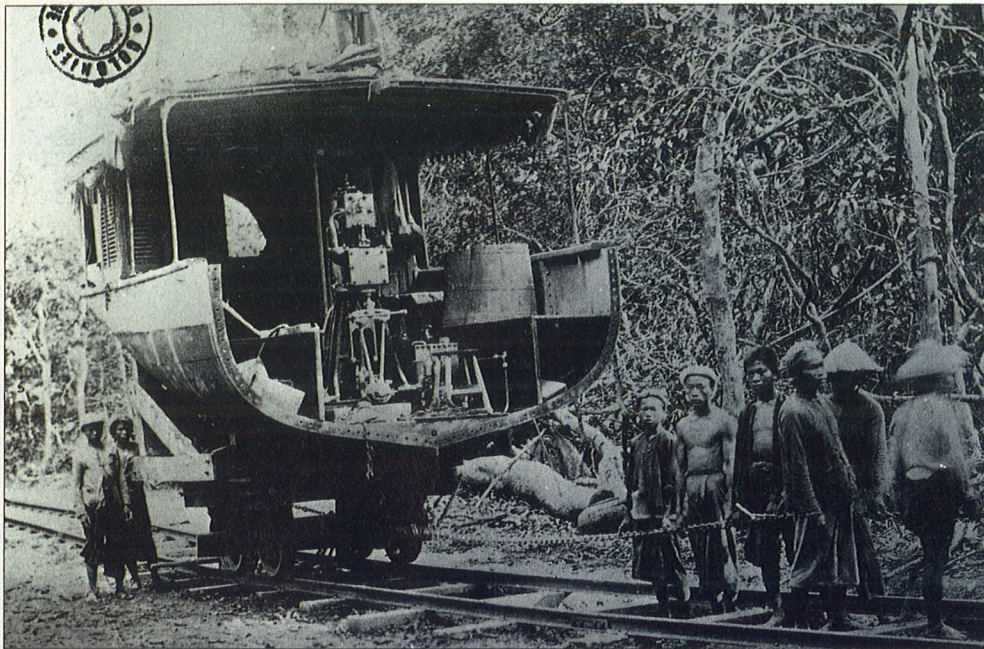
de lui fournir dans un court laps de temps la voie et le matériel roulant adaptés à son projet : une voie à l'écartement d'un mètre (non inscrite au catalogue Decauville) et un chariot pouvant supporter une charge de 35 tonnes. Il entend en effet transborder les canonnières d'une seule pièce pour éviter d'avoir à les démonter puis à les remonter. Selon ses instructions, la voie est formée de tronçons longs de cinq mètres, constitués chacun de deux files de madriers portant eux-mêmes deux cornières formant un rail creux. Quant au chariot, long de 19 mètres et large de 3 mètres, il est monté sur 14 roues en fonte et porte un berceau-carcasse dont les formes épousent très exactement celles des coques à transporter. Son transport à pied d'œuvre s'est fait en six morceaux.

Deux mois, de juin à août 1893, sont nécessaires pour mener à bien les travaux de construction et d'aménagement de la route de transbordement, longue de 3 kilomètres. Placés sous la direction de l'ingénieur en chef des Travaux publics de Cochinchine, le débroussaillage, les terrassements, la pose des rails, la construction des bassins d'échouage et de mise à flot aux deux extrémités de l'île se poursuivent dans des conditions extrêmement difficiles. Le matériel est

rudimentaire, le climat insalubre, la communication avec Saïgon difficile. Un autre problème est de maintenir à un niveau constant le quota des 500 coolies annamites réquisitionnés à cet effet, main-d'œuvre peu qualifiée et vite décimée par les maladies, conséquence des mauvaises conditions d'hygiène et d'alimentation. Les nombreuses tombes disséminées un peu partout dans l'île témoignent encore aujourd'hui de ce drame.

En réalité, les difficultés ne font que commencer. Parties de Saïgon le 22 août, les deux canonnières sont presque aussitôt immobilisées par de graves avaries dans le bas fleuve, entre Mytho et Phnom-Penh. Elles ne rejoignent l'île de Khone que début septembre. Le 12, la première tentative de mise à terre du *Massie* se solde par un échec, la baie Marguerite, désignée par le lieutenant Simon comme point d'échouage pour le transbordement, s'avérant inadaptée. Un nouveau site est repéré plus au sud, à Hang-Khone. Ce qui oblige à ouvrir deux kilomètres supplémentaires de route et à creuser un second bassin d'échouage. Plus gênant, la voie ferrée, initialement prévue pour trois kilomètres, ne peut suivre faute de disponibilités suffisantes.

suite page 30



L'arrière du Ham-Luong, la chaloupe du service local de la Cochinchine, traversant l'île de Khone.

## suite de la page 29

Aussi, pour parer au plus pressé, décide-t-on de démonter les tronçons de voie les plus septentrionaux et de les reporter au sud. Les travaux achevés à la mi-octobre, les opérations de transbordement peuvent commencer.

En fait, elles n'intéressent que *Massie* et un nouveau venu, le *Ham-Luong*, chaloupe du service local de Cochinchine appelée à la rescousse de *La Grandière*

## Le *Massie* et le *Ham-Luong* flottent enfin sur le bief du Mékong

momentanément indisponible en raison de la gravité des avaries subies. Le *Massie* est désarmé et allégé de tout son matériel mobile. Le *Ham-Luong*, plus lourd, doit, quant à lui, être démonté en deux parties. Hissés hors de l'eau, les deux bâtiments, à cheval sur le chariot porteur tiré à bras d'hommes par une dizaine de coolies, ont tôt fait de franchir à tour de rôle les trois premiers kilomètres. A compter du 21 octobre, leur progression se fait plus lente du fait de la nécessité de démonter la voie en aval (en fait quelques dizaines de mètres) et de la remonter en amont et ainsi de suite jusqu'à l'extrémité nord de l'île atteint fin octobre au rythme de 300 mètres par jour. Le 1<sup>er</sup> novembre 1893, le *Massie* et le *Ham-Luong* flottent enfin sur le bief supérieur du Mékong, premières

canonnières à vapeur à avoir franchi les chutes de Khone.

Au début de 1894, la voie est complétée et améliorée, les bassins d'échouage et de mise à flot recreusés et leurs fondations et parois consolidées. Ce qui, à la saison des hautes eaux, permet le transbordement de *La Grandière* réparée entre-temps. Chose faite le 5 septembre en trois heures seulement ! Remis à l'eau à Khone Nord dès le lendemain, elle rejoint le *Massie* en novembre et fait route avec lui jusqu'à Vientiane. De là, elle poursuit seule son voyage d'exploration qui, le 25 octobre 1895, et après bien des péripéties, la conduit jusqu'aux

rapides de Tang-Ho, non loin de la frontière du Yunnan, point limite de toute navigation à vapeur sur le Mékong et fin de la mission du lieutenant Simon. Une mission dont l'entière réussite aura pour conséquence de faciliter la conquête du Haut Laos par la France et de permettre le développement des échanges commerciaux entre le Laos et la Cochinchine. Le succès des premiers transbordements incite l'Administration des colonies à établir un service régulier de bateaux destinés à desservir les différents biefs navigables du Mékong, entre Khone et Luang-Prabang en amont. Un contrat « pour le service postal des correspondances fluviales du haut Mékong » est signé le 25 septembre 1894 entre le gouverneur général de l'Indochine et l'administrateur délégué des Messageries fluviales de Cochinchine. Aux termes du contrat, l'Administration abandonne gratuitement aux Messageries tous les moyens de transbordement dont elle dispose sur l'île de Khone. Et c'est tout naturellement le lieutenant Simon qui, à son retour, est chargé de la mise en place ce service.

Conduits à Hang-Khone pour y être transbordés, les trois vapeurs commandés à cet effet, le *Garcerie*, le *Colombert* et le *Trentinian* ont le défaut de peser chacun 60 tonnes, soit près de trois fois plus que les premières canonnières. Ce qui, faute de pouvoir les transporter en plusieurs parties, oblige à rectifier entièrement la voie, à en consolider les remblais et surtout à agrandir les bassins d'échouage et de mise à flot. Ces travaux, amorcés en août 1896, permettent trois mois plus tard d'assurer leur transbordement (toujours à bras d'homme)



Août 1894 : le débarcadère de Khone Sud.