

Maurice Lécorché (ancien inspecteur général de l'exploitation du Chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan),  
Vingt-cinq ans d'Indochine et de Yunnan 1919-1943  
Toulouse, Privat, 1948

Embauché par Maxime Getten qui, après avoir dirigé les travaux de construction de la ligne, est devenu vice-PDG puis (1927) PDG de la Cie [+ v.-pdt de l'Union coloniale] .

Trois mois au siège pour se documenter.

Durant son voyage, se fait voler ses costumes blancs et son argenterie.

Dir. exploitation de la Cie: M. Chemin-Dupontès.

Trois jours pour relier Hanoi à Yunnanfou. Trajet réduit vers 1936 à 22 heures suite à la mise en service de michelines.

Vers le km 80: pont «en dentelle» supporté par des chevalets métalliques. Il sera détruit par les soldats chinois craignant l'avance japonaise et l'amas sera pillé par les indigènes des environs.

Vers le km 103, la voie quitte le Nam-Ti pour un affluent de gauche, le faux Nam-Ti, qu'elle suit pendant 18 km avant de reprendre le Nam-Ti > nombreux réaménagements pendant vingt ans.

Lou-Kou-Tchai: bourg devenu un important marché grâce à la voie ferrée.

Nombreux champs de pavot jusqu'à Yunnanfou, « véritables mines d'or pour la province» (p. 29).

Tche-Tsouen: importante gare de formation [des convois] avec dépôt, ateliers, parc de voie, etc. Usine d'antimoine ayant fonctionné pendant la Première Guerre mondiale.

Mongtseu: QG durant la construction de la voie, puis déclin. À l'est de la ville, massif stanifère de Ho Kieou: techniques minières restées inchangées depuis soixante ans, si l'on excepte un puits desservi par un ascenseur (voir photos pp. 33-37).

Attroupement et gros rires à la vue d'un paysan qui, ayant voulu sauter du train en marche, s'est fait couper en trois (p. 42).

Amitchéou: arrondissement du service de la voie, dépôt de machines, hôpital. Une douzaine d'agents français réside sur place: coquettes villas entourées de jardins bien entretenus, 2 tennis, un terrain de boule, un petit zoo. Hôtel tenu par un Grec marié à une Japonaise avec un cuisinier annamite et des boys chinois.

Sia-Long-Tan (km 236): important trafic de lignite.

Km 329: creusement d'un tunnel pour échapper aux éboulements.

Yi-Léang: nombreux personnel français. Grande cité ouvrière pour le personnel asiatique. Courts de tennis. Terrain de sport. Hôtel-restaurant installé par la Cie pour remplacer un établissement minable.

Ko-Pao-Tsouen (km 414): la gare du charbon, amené par des moyens rudimentaires de 25 à 40 km à la ronde.

### Construction de la ligne

Les conducteurs de travaux et les chefs de chantier étaient italiens pour la plupart (p. 61).

1903: première désorganisation des travaux à la suite de la révolte des mineurs d'étain de Ho-Kieou.

1908: affolement et désertion de la main-d'œuvre suite au mouvement

réformiste > six mois de retard.

À Yunnanfou, la Cie possédaient des chaises à porteur.

Beaucoup de Chinois avaient adopté le **cognac Martell** comme vin de table pour le plus grand profit de certaines maisons d'importation, n'est-ce pas ami Rondon?

1920: mission de la SDN (Société des Nations) > le gouvernement interdit les champs de pavot à moins de 10 km de la ligne... mais encourage la culture au-delà, exigeant que la moitié des impôts soit payé en opium (pp. 109-110).

1921: deux trains mis à sac en gare de Ko-Pao-Tsouen. Chantier de l'entreprise Vaglio mis à sac: 2 coolies tués.

Mouvement anti-français suite à la faillite de la Banque de Chine > le consul de France à Yunnanfou, Guérin, qui a succédé à Naggyar *[sic]*, est remplacé par Crépin. L'inspecteur principal de la Cie, Romieux, est molesté.

Inauguration de la ligne Ho-Kieou (mines d'étain) - Mongtseu.

1922: attaque de la gare de Yi Léang > 3 otages enlevés dont un Français qui sera tué par les troupes parties à la poursuite des ravisseurs > construction de bâtiments fortifiés dans les principaux centres de la ligne.

Raznovitch, monténégrin, entrepreneur de la Cie, devient propriétaire de l'Hôtel du commerce à Yunnanfou. Il sera assassiné par erreur en 1935.

La Métropole s'oppose au transport de l'opium par le Ch. de fer du Yunnan (l'opium étant transporté vers les autres provinces chinoises par des caravanes acquittant de forts droits de douane intérieurs)(pp. 167-168)[mais la Cie transportait régulièrement de l'opium pour la Régie indochinoise].

1923: nouvelle attaque d'un train: déçus d'être tombés sur un train de marchandises, les pirates saccagent les wagons et dénudent complètement les agents (pp. 31-33).

Visite de Maxime Getten protégé par une forte escorte fournie par le gouverneur du Yunnan qui a probablement grassement payé les chefs de bande pour éviter tout incident.

Jusqu'en octobre, les bandes font la loi, voyagent gratis, etc.

Août 1925: nouvelle attaque de train.

16 octobre 1925: remplacement du consul Bodard par L., dictateur au petit pied.

Thoumyre, ancien sous-secrétaire d'État, visite le Yunnan (p. 188).

1926: trains de nouveau envahis par des militaires et des civils refusant de payer.

Avril 1926: développement du réseau routier de Yunnanfou > disparition des chaises à porteur. Destruction des remparts sud. Diminution de la piraterie.

Été 1926: le fleuve Rouge rompt ses digues gauche en face d'Hanoi (pp. 31-37).

1927: Maxime Getten, pdt de la Cie; Chemin-Duportès, dir. général; Hilaire, directeur d'exploitation.

Chute vertical de la monnaie yunnanaise > révision des tarifs.

1928: établissement de liaisons radio pour pallier sabotages des câbles.

1929: nouveaux actes de piraterie. Lécorché dénonce en vain à Chemin-Duportès deux de ses collègues, dont un poussé par Chemin-Duportès.

1930: Lécorché en butte à son nouveau supérieur, un certain B. (A.V.E.)(Bodin)

Intensification des attentats contre le chemin de fer, ses agents, ses installations. Attaque de deux entrepreneurs (Robino et Cina), déraillement d'un train, attaque de deux caissiers, militaires voyageant gratis et rackettant des voyageurs qui eux-mêmes n'ont pas payé. Naissance d'un mouvement anti-français.

1931: régression de la piraterie. Mouvement anti-japonais.

1932: campagne de presse contre la Cie: purement verbal.

Visite du Touring-Club de France en la personne de son président, Edmond Chaix, de son frère Henri, de son gendre Lanquest, d'un ami, Montefiore, du

général Andlauer (section coloniale du TCF), Lécorché étant président de l'Automobile Club de l'Annam-Tonkin (photos pp. 231, 259-261).

1934: modification des conventions. La lutte anticommuniste laisse le champ libre aux pirates.

12 juillet 1935: Yunnanfou desservi par la Poste aérienne. Travaux de routes et d'urbanisme.

=====

[245] Révision des accords franco-chinois concernant le Chemin de Fer

En octobre [1935] expirait le délai de six mois fixé par le traité sino-indochinois pour la révision de certains accords franco-chinois et notamment des accords concernant le chemin de fer du Yunnan. Paris m'avait désigné pour représenter la Compagnie au sein de la délégation française. Camus, ingénieur des ponts et chaussées, y représentait le Gouvernement de l'Indochine. A la date fixée, nous sommes à Yunnanfou, attendant la délégation chinoise... Un télégramme nous apprend qu'elle arrivera avec un retard de quelques jours... Enfin la voilà. Elle comprend:

- un président, Monsieur C., qui ne connaît rien au chemin de fer;
- un ingénieur du Pékin-Moukden, fort compétent;
- un agent subalterne des chemins de fer;
- un secrétaire interprète;
- un conseiller juridique, Monsieur T., Docteur en droit de la Faculté de Lyon, qui parle parfaitement le français.

Le président commence par demander un délai d'un mois pour étudier les questions qu'il aura à aborder. Il nous remet une liste impressionnante des desiderata chinois. C'est un salmigondis de futilités d'où émergent seulement trois ou quatre points intéressants. Le brave T. s'excuse auprès de moi de l'enfantillage de la plupart des revendications chinoises.

«Mais» me dit-il, «j'ai dû donner mon accord, malgré ma conviction que la plupart de ces revendications ne méritaient pas même d'être discutées. Si vous aviez vu la première liste! J'ai dû me battre pour qu'on en supprime plus de la moitié... Je ne pouvais cependant faire supprimer tout!»

Le premier décembre commencent les réunions. Au bout de quinze jours, elles n'ont encore abouti à rien. L'Ingénieur, dégoûté, se fait rappeler par télégramme. Le deuxième représentant des chemins de fer part pour une excursion à travers le Yunnan; on ne le reverra plus. Un jour, je vois arriver T. dans ma chambre. Il est furieux de l'attitude du Président à son égard et m'aborde par ces mots: «C. est un c..., je f... le camp demain.» La délégation chinoise se réduit donc au Président et l'interprète. Et cette conférence qui, normalement, aurait pu achever ses travaux en une semaine, durera plus de trois mois... Nous sommes en Chine!

=====

1936: Lécorché succède à Hilaire comme directeur de l'exploitation.

1937: mise en service de michelines > forte augmentation du nombre de touristes > aménagement de l'Hôtel du Lac dans l'ancien cercle militaire désaffecté de Yunnanfou + construction de bungalows à K'ai-Yuen et Pho-Moi (ces derniers seront détruits par des bombes japonaises).

Pas de piraterie à la suite de l'amélioration de la situation économique, du renforcement du régime et du recrutement de troupes pour combattre les envahisseurs japonais.

1938: afflux de réfugiés au Yunnan > développement économique.

Construction d'une route vers la Birmanie et d'une voie ferrée vers Se-Tchouen et la Birmanie.

Octobre: chute de Canton > le Yunnan renforce ses liaisons avec l'URSS, la Birmanie et surtout l'Indochine > forte hausse du trafic, nombreux achats de

matériels ferroviaires d'occasion, le siège parisien de la Cie ayant trop tardé à passer des commandes de matériel neuf.

La Cie verse environ 1,5 million de piastres au budget de l'Indochine.

Mourgues, propriétaire de l'Hôtel des colonies à Hanoi.

1939: exploitation désorganisée suite à sa prise en charge par B. [Bodin] pendant un voyage de Lécorché en France. Au retour de Lécorché, B. veut conserver ses fonctions.

=====

[259] Mon dernier contrat

J'arrive à Hanoi au début d'octobre [1939]. J'avais laissé en avril une exploitation bien organisée; je retrouve une pagaie sans nom. Les chefs de service sont désemparés. Ils comptent sur moi pour rétablir de l'ordre dans la maison. Je m'y emploie aussitôt. Hélas! ce sera sans résultat. B. ne me laisse aucune initiative. Pendant plus de deux mois, je lutte sans répit, jusqu'au jour où le surmenage a raison de ma santé. Une fois rétabli, je comprends qu'il n'y a rien à faire; mon rôle va consister à limiter les conséquences d'une activité mal utilisée. La Direction de l'exploitation m'échappe complètement. B. veut la conserver!

Les docks de Haiphong regorgent des marchandises à destination du Yunnan. Les magasins sont pleins, on recherche en ville d'autres entrepôts. On assiste à l'éclosion d'une nuée de transitaires. De sept à huit qu'ils étaient en temps normal, leur nombre va bientôt dépasser cent cinquante, car le métier de transitaire n'est pas réglementé en Indochine; il suffit de payer une patente. Or le chemin de fer a décidé de répartir les wagons au prorata du stock que chacun déclare! Beau- [260] coup d'entre eux n'obtiennent qu'un wagon tous les deux mois. Qu'importe? Ce wagon, ils le vendront des sommes astronomiques au plus offrant et ce sera tout bénéfice<sup>1</sup>. Ces nouveaux transitaires ne sont que des courtiers plus ou moins marrons qui n'ont aucun frais généraux. Il se crée en fait à Haiphong une Bourse des wagons. Une façade, un registre et voilà un transitaire de plus.

Le trafic du chemin de fer du Yunnan est intense. En attendant la mise en service du matériel disparate reçu de France, B. loue, à des prix exorbitants, des locos et des wagons aux chemins de fer de la Colonie. Il semble que leurs dirigeants se soient fait un malin plaisir d'«avoir» le directeur général de la Compagnie du Yunnan!

Certain mois, grâce à des circonstances favorables, en négligeant quelques réparations ou en retardant l'exécution, on est arrivé à transporter un tonnage inespéré. «JE VEUX», dit B., «qu'on atteigne tous les mois ce même tonnage». Il fait le raisonnement simpliste suivant: en un mois, on a transporté tant de tonnes, en un an, on doit en transporter douze fois autant. J'ai beau essayer de lui faire comprendre que, si on oblige un coureur à tenir, sur un kilomètre, la vitesse qu'il fait [261] sur un «cent mètres», le coureur a bien des chances de mourir d'épuisement avant même d'avoir parcouru son kilomètre. Il ne veut rien entendre! Le personnel est à bout de souffle, on demande au matériel un rendement anormal.

Et B. est furieux parce que la pointe obtenue un mois donné, n'a pas été maintenue! Il tape sur la table, attrape vertement ses collaborateurs qui n'en peuvent mais et, en conclusion d'une de ces conférences qu'il affectionnait, s'écrie: «Dans ces conditions, je ne puis pas encore rentrer en France!»

---

<sup>1</sup> Un jour, je reçois dans mon bureau un commerçant asiatique. Après les politesses d'usage, il me dit:

— Monsieur, je voudrais avoir un wagon par jour à Haiphong.

— Faites votre demande à la gare.

— Je l'ai faite plusieurs fois, mais je n'ai pas encore eu de wagon.

— Il faut attendre votre tour.

— Si vous me faites avoir un wagon tous les jours, il y a cinquante mille piastres par mois pour vous. La conversation prit immédiatement fin, de façon assez brutale.

Puis les bateaux ne partent plus, et il restera en Indochine...

=====

Début 1940: l'aviation japonaise bombarde plusieurs ponts de la ligne, dont le pont en dentelle au moment où s'engageait un train de voyageurs > nombreuses victimes.

Le gouvernement de Tchong-King s'arroge le contrôle de la ligne de Tche-Tsouen à Hokéou, B. acceptant naïvement de former le personnel nécessaire.

28 juin: arrêt du trafic marchandises de l'Indochine vers le Yunnan > en représailles, la Chine bloque le retour en Indochine du matériel ferroviaire stationné au Yunnan.

10 septembre: destruction du pont-frontière, etc.

13 sept.: dépose des rails côté chinois à raison de 2 km/jour sur 178 km.

1<sup>er</sup> août 1943: le gouvernement chinois s'approprie le tronçon Yunnanfou-Pitchetai.

1942-1943: ateliers d'Hanoi-Gialam transférés contre l'avis de Lécorché loin de l'aéroport par crainte des bombardements américains [qui auront bien lieu].

Octobre 1943: B. licencie de Lécorché [qui deviendra adm. de la Société indochinoise des transports].