

# Laos : le chemin de fer des canonnières

Au début était le Laos, vierge du rail et protégé par les chutes d'eau de Khone. Puis viennent les canonnières, et, en 1893, pour les mener jusqu'aux sources du Mékong, le chemin de fer. Désormais, transitent vers la mer ivoires, peaux et bois précieux : la voie métrique s'adapte à la vapeur et vers 1910, un pont de 13 arches réunit les deux îles. Sécheresse et pluies se succèdent, la route apparaît qui sonne le glas pour le train. Aujourd'hui, la jungle a plongé les vestiges de cette aventure dans l'oubli.



**En 1923, le bateau de Saïgon à l'escale de Khone, un îlot du bas Mékong.**

**A**u Laos, le mot «train» n'a pas grande signification. Rien d'étonnant pour un pays encore aujourd'hui privé de tout réseau ferroviaire. Ce n'est pas faute, pourtant, à l'époque où la contrée n'est encore qu'un protectorat de l'Union indochinoise française, d'avoir réfléchi à la question. En

fait, de voie ferrée, le Laos ne garde que le souvenir, très vague, d'un court tronçon de quelques kilomètres établi sur Don Khone et Don Det, deux îlots situés au milieu du fleuve Mékong, à près de 700 kilomètres de son embouchure dans la mer de Chine méridionale.

*suite page 2*



Roger VIOLLET

Les rapides de Khone, véritable Niagara du Mékong, ont, par endroits, des chutes hautes de 15 mètres.

**suite de la page 27**

Ces deux îlots appartiennent à l'archipel qui encombre le cours du Mékong à l'endroit où ses eaux se déversent du bief amont dans le bassin d'aval par une série de chutes impressionnantes dont certaines, hautes par endroits de 15 mètres, atteignent jusqu'à un kilomètre de largeur. Cet obstacle naturel, appelé « barrière de Khone », il a toujours représenté le plus formidable et irréductible obstacle à la navigation sur ce fleuve. Une situation somme toute bien vécue, sauf des autorités coloniales françaises dès lors qu'elles se mettent en tête de contrôler le cours supérieur du Mékong.

Tout commence en juillet 1893 lorsque, pour s'opposer à une mainmise du Siam (Thaïlande) sur des territoires laotiens de la rive gauche du Mékong – territoires qu'il convoite également –, le gouvernement français riposte par une opération navale devant Bangkok. L'intimidation a du bon : par un traité du 3 octobre, le Siam renonce à toute prétention sur la rive gauche du Mékong au profit de la France. Reste à s'imposer sur le terrain. Il apparaît très vite que seul l'établissement d'une force navale sur le cours supérieur du Mékong serait à même de répondre à cet impératif. Cette solution aurait aussi pour autres avantages de poursuivre l'exploration du haut fleuve, débutée trente ans auparavant, de prendre possession de ses eaux et de

