

## Les chutes de Khône et le touage

Que d'études ont été faites en Indochine, qui dorment dans les cimezières à dossiers ! que de tentatives courageuses ou coûteuses, dont le fruit a été perdu parce qu'on ne les a pas achevées ou renouvelées ! On a parfois l'impression qu'il est inutile, après quarante ans d'occupation du pays, de lancer telle ou telle idée, que d'autres l'ont certainement eue avant, que l'on a dû tout essayer dans ce sens et que si elle n'est pas réalisée c'est que la chose n'était pas à faire.

Quelle erreur ! Certes on a beaucoup étudié, cherché, essayé au début ; mais presque toujours pour tout abandonner à la première difficulté et n'y plus revenir par la suite. Après les missions si actives, si fructueuses, des Doudard de Lagrée, des Pavie et autres, on s'est dit que l'ère des explorateurs et des pionniers était close et depuis l'on s'est le plus souvent contenté de vivre sur le vieil acquis.

C'est ainsi que, pour les chutes de Khône, au lieu de procéder à une étude et à des essais méthodiques, on s'en est tenu à quelques premières tentatives dont l'une, qui avait donné d'intéressantes indications, n'a même pas été renouvelée ; l'on s'est prononcé pour un chemin de fer et quelques moyens rudimentaires de transbordement en amont et en aval et pendant trente ans on n'a plus cherché à rien améliorer. Le contrat de la Compagnie obligeait l'Administration à lui fournir des corvéables, pourquoi aurait-elle cherché à réduire la main-d'œuvre ?

Bien entendu lorsque M. Lochard fut chargé de préparer le cahier des charges en vue d'un nouveau contrat il n'eut pas un seul instant l'idée de reprendre sur d'autres bases la question du transbordement à Khône ; sans doute s'en remettait-il à M. l'Inspecteur Général des Travaux Publics, qui venait de faire faire une de ces extravagantes études d'inventions nouvelles, par quoi il a le talent de retarder l'outillage du pays.

Au lieu d'étudier pour le Mékong une invention toute théorique, vue à l'exposition de Bruxelles mais dont les Belges se sont bien gardés de tenter la moindre application, M. Pouyanne aurait peut-être été mieux avisé de commencer par relire tout ce qui concerne les chutes de Khône, de faire reprendre études et essais et examiner si, parmi les bonnes vieilles méthodes ayant fait leurs preuves en Europe, il n'y en aurait pas une qui pût s'adapter en un point des chutes de Khône.

M. Pouyanne et M. Lochard auraient trouvé par exemple dans le *Bulletin Économique* N° 16 d'Avril 1903 le passage suivant :

« En 1893, en même temps que Georges Robaglia et Renard levait la carte

du bief inférieur, un autre enseigne de vaisseau, M. Guiszez, attaché à la mission Pavie, tenta avec la chaloupe *Argus* de remonter par le seul effort de la machine, la rampe des chutes de Khône. Un faux coup de barre le fit échouer ; mais il faut noter cette tentative originale, que comptait renouveler cet officier de haute valeur, mort plus tard à Cherbourg des suites d'une immersion trop prolongée du sous-marin qu'il commandait.

« Des pirogues remontent à la cordelle chaque année le long des chutes où la chaloupe *Sithan* réussit son ascension en 1901, sous la direction de M. le capitaine Blanc, par l'emploi combiné de l'hélice et d'un treuil agissant sur des cordages amarrés aux arbres. Après l'échec de M. Guiszez, le passage desataractes parût impossible et l'on résolut d'y établir une voie ferrée de transbordement. » (rapport d'ensemble sur la navigation du Haut-Mékong par M. Blim, ingénieur en Chef des T. P. du Cambodge. Introduction et Historique).

Eh bien ! ne semble-t-il pas à première vue que là le touage aurait pu être tenté ? D'abord l'essai aurait pu être renouvelé avec un bateau plus puissant et un sondage fait pour déterminer si une chaîne pouvait être mouillée et le meilleur

leur emplacement pour cela. Nous avons vécu un an et demi à Heidelberg, où notre chambre donnait sur le Neckar, devant le rapide qu'enjambe le vieux pont, et combien de fois nous avons maudit le toueur qui, plusieurs fois par jour, passait par là avec son assourdissant bruit de chaînes ! Mais cela ne nous empêchait pas d'admirer avec quelle facilité cet engin remontait le rapide extrêmement violent, en remorquant jusqu'à quatre forts chalands.

Nous avons le pressentiment qu'un touage établi entre Khône Sud et Don-Det, sur une huitaine de kilomètres, permettrait de remorquer sans difficulté à la montée les vapeurs de 50 tonnes de port en lourd, qui vont bientôt pouvoir remonter en toute saison les rapides de Préapatang. Mais le touage n'a jamais été essayé nulle part en Indochine. C'est pourquoi nous sommes fondé à nous demander si jamais on y a seulement pensé pour Khône.

CATON

### FOIRE DE HANOI

1928

LA LOCATION DES STANDS

est ouverte

depuis le 1<sup>er</sup> Juillet

## Société Française des Distilleries de l'Indochine

Société Anonyme au capital de 33 000 000 de francs

Siège Social à PARIS — 10, Rue de la Boétie

SIÈGE ADMINISTRATIF

HANOI — 55, Boulevard Gambetta — HANOI

Direction de Cochinchine — 19, Place du Théâtre — SAIGON

USINES A :

HANOI — NAMDINH — HAIDUONG — CHOLON — BINHTAY

Adresse Télégraphique : DISTAMY

Riz — Alcools Rectifiés Extra-Neutres

Rhums — Tafia — Eaux de vie de riz

Liqueurs indigènes parfumées

Alcools dénaturés

(pour l'Industrie, le Chauffage et l'Eclairage)

Vinaigre de riz