

Phnôm-Penh le 28 Mars 1914.

L'Inspecteur Général de 1<sup>re</sup> classe des Colonies  
Maurice Méray, chef de la mission d'Inspection  
en Indochine à Monsieur le Ministre des Colonies.

Direction du Contrôle.  
Service de l'Indochine.

Objet:

À propos de l'exécution du  
Contrat de la Compagnie des  
Messageries Fluviales sur le  
Moyen et Haut Mékong.

Monsieur le Ministre,

Vous m'avez prescrit, au cours de vos  
Instructions, de vous renseigner sur le fonc-  
tionnement au Laos du service des trans-  
ports exécutés par la Compagnie des Mes-  
sageries Fluviales de Cochinchine en vertu  
de son contrat du 23 juillet 1908. J'ai chargé  
M. l'Inspecteur des Colonies Demaret  
de rassembler sur ce point tous les éléments  
d'information

Envoyé au Service de l'Indo Chine

5 mai

OK

*[Signature]*

d'information qui, récapitulés sur un rapport de détail, ont été ensuite soumis à M. le Résident Supérieur du Laos et à M. le Gouverneur Général de l'Indochine. Ce sont les données ainsi obtenues que j'ai l'honneur de vous présenter ici.

Aux termes du contrat intervenu à Saïgon le 23 juillet 1908 entre M. le Résident Supérieur du Laos et le Directeur adjoint de la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine, cette Société s'est engagée à effectuer jusqu'au 14 janvier 1915, chaque semaine, au moyen de vapeurs, un voyage entre Hôme et Vientiane et toutes les deux semaines, au moyen de pirogues, un voyage entre Vientiane et Luang Prabang. En échange, la Colonie, à laquelle s'est ensuite substitué le Gouvernement Général de l'Indochine, lui alloue une prime de 5<sup>f</sup>.50 par mille parcouru et en outre, du fait de l'affectation à la traversée des rapides.....

rapides d'un bateau à type déterminé, une subvention supplémentaire et forfaitaire de 50.000 francs par an.

Ce concours financier qui se traduit au Budget général de l'exercice 1914 par l'inscription au Chapitre XXVIII d'un crédit de 165.960 piastres, entraîne pour la Compagnie l'obligation, au cours des voyages ci-dessus stipulés, de transporter gratuitement les correspondances, les colis postaux et les espèces monnayées, dans les conditions les meilleures de sécurité; de se conformer à des tarifs fixés d'accord avec l'Administration pour conduire à destination ses passagers et son matériel, enfin de ne pas dépasser 50% dudit tarif pour les besoins du commerce. Les Commissaires du Gouvernement et Agents des Postes, déclare l'article 18 du contrat, sont chargés du contrôle et de la surveillance du service.

Aucun registre, à cet effet, n'étant tenu dans les bureaux du Commissariat

non.....

non plus que dans ceux de la Poste, l'Inspection a dû s'adresser directement aux fonctionnaires en cause pour être renseignée sur l'exécution du Service. Si l'on se reporte aux indications ainsi fournies qui font l'objet d'un dossier annexé au présent rapport, on peut admettre que le Service ne s'acquiesce au Laos strictement aux conditions. Mais, ajoute M. le Chef du Service des Travaux Publics, "elle n'a jamais fait le moindre effort pour améliorer le service en son exploitation, le manque de concurrence transformant son "marché en un monopole".

Seul le Chef du Service des Postes et Télégraphes formule quelques réserves: "Le passage d'un service à un autre, a-t-il écrit, "nécessité par les crues ou décrues du fleuve, donne lieu à un manque de correspondance entre les bateaux de telle sorte que les voyageurs et les dépêches postales sont obligés de séjourner, un ou plusieurs jours dans les escales de Paksé et de Savannakhet, ce qui a pour effet de priver Vientiane

"du . . . . .

"du courrier de France pendant un voyage. Il semble que la Compagnie pourrait prendre certaines dispositions afin d'éviter de tels inconvénients".

Cette opinion a été corroborée par les constatations de la Mission d'Inspection lors du voyage effectué par elle de Vientiane à Phnom Penh. Elle s'est embarquée à Vientiane sur le "Garcerie" le 22 janvier à midi et a débarqué à Savannakhet le 25 à la même heure. Elle est repartie de ce centre sur le "Massie", le 26 janvier à 6 heures du matin. Le même jour à onze heures, elle transbordait sur des pirogues qui, en deux heures, l'ont conduite à Don Sa où elle a dû attendre pendant 26 heures le "Davie" qui l'a transportée à Paksé qu'elle a atteint le 28 janvier à 13 heures. Elle a séjourné sur ce point jusqu'au 29 janvier à 6 heures où elle a pris passage sur le "Crentinian" qu'elle a quitté à Houei Phin le 30 janvier au matin pour gagner Phôn en pirogues. Elle y est arrivée le même jour . . . . .

jour et n'en est repartie que le 31 janvier à 7 heures sur l'"albatros" qui, à midi, l'a déposée à Stung Treng. Là, nouvel arrêt de 18 heures. Le 1<sup>er</sup> février à 6 heures du matin, elle embarquait sur le "Gougeard" et prenait le même jour à 15 heures, à Prek Khatte, des pirogues qui l'amenaient à Thratie. Le "Bassac" ne mouillait devant cette résidence que le surlendemain 3 février et arrivait à Phnom Penh le 4 février. Le temps perdu par la correspondance a donc été de 18 heures à Savanna Khet, de 26 heures à Don Sa, de 18 heures à Paksei, de 24 heures à Khône, de 18 heures à Stung Treng et de 48 heures à Thratie, soit au total de 152 heures ou de 92 heures, en faisant abstraction des heures de nuit. Et encore ce voyage ne s'effectuait-il pas aux toutes basses eaux. L'Inspection s'est d'autant moins expliquée le temps ainsi perdu aux escales qu'il n'y a été, pour ainsi dire, chargé aucun fret.

Il y a donc incontestablement retard

dans . . . . .

dans le transport de la correspondance, mais la Compagnie peut s'abriter derrière l'article 17 de la convention, en déclarant qu'elle respecte les jours et heures des départs des points extrêmes de chaque parcours qui sont fixés d'accord entre elle et l'Administration. Et c'est à mes yeux, l'indifférence professée en l'espèce par l'Autorité supérieure locale qui est la cause du fonctionnement médiocre du Service.

Comme il a été exposé ci-dessus son contrôle est, en quelque sorte, nul et c'est à peine si deux fois en deux ans ses agents sont intervenus pour relever une infraction au contrat. L'habitude est en effet bien ancrée au Laos de laisser s'écouler paisiblement le fil des jours en remettant à d'autres le soin d'intervenir dans le règlement d'un ordre de choses, que l'on se sent impuissant ou incapable à modifier.

Et la collusion ajoutera encore une  
preuve . . . . .

preuve personnelle à l'affirmation de l'incertitude en l'espèce de l'Administration. Elle a mis six jours pour effectuer, en décembre, le trajet de ~~Vientiane~~ <sup>à Vientiane</sup> de Luang-Prabang, en descendant le Mékong à bord d'un radeau relativement lourd qui, suivant l'usage, s'arrêtait à la tombée de la nuit pour repartir à l'aube. Trois jours auparavant la pirogue postale avait, de son côté, quitté Luang-Prabang. J'ignore en quel point le convoi de l'Inspection a pu la dépasser, mais le fait certain est que nous précédâmes de 48 heures l'arrivée à Vientiane du courrier du Nord. J'en fis l'observation à l'Autorité supérieure qui se borna à me répondre que si quelque chose pouvait la surprendre en l'espèce c'était la rapidité de ma marche. Et l'affaire en resta là.

C'est pour ces motifs qu'il n'y a point lieu de s'étonner de l'inconsistance relative des renseignements recueillis. La note générale.....

générale qui s'en dégage est que si des déficiences de détail existent dans la façon dont s'accomplit le service de la navigation sur le moyen Mékong, elles doivent être surtout attribuées à la rédaction souvent trop large des stipulations portées au contrat de 1908 dont la Compagnie exécute en définitive les clauses.

Elle y déroge toutefois sur un point précis et les conséquences sont telles qu'elles méritent d'être relevées ici.

D'après l'article 3 de la convention :

"L'Administration s'engage à prêter son concours à la Compagnie pour le recrutement des équipages indigènes nécessaires à l'armement de ses pirogues et au fonctionnement de son trafic. Toutefois, pour diminuer le portage à dos d'homme, la Compagnie installera à Khône-Sud un appareil de levage pour le débarquement des colis". Ainsi que je m'en suis rendu compte par moi-même, la Compagnie a, en effet, installé sur un appontement à Khône-Sud un mât de charge au point extrême.....

extrême du chemin de fer reliant Thône -  
Sud à Thône-Nord, mais ce mât ne  
peut servir qu'aux hautes eaux alors que  
les navires s'amarrent à l'aplomb de  
l'appontement. Dès les moyennes eaux la  
longueur du bras de levier devient insuffisante  
pour permettre à la chaîne de plonger ver-  
ticalement dans les cales et aux basses  
eaux les vapeurs sont obligés de mouiller  
à trois cents mètres de la gare à laquelle  
les relie un petit Decauville.

Pour répondre à l'esprit du contrat  
l'installation aurait dû comprendre une  
traverse se promenant sur deux potences ex-  
térieures ce qui aurait permis en tous temps,  
par des moyens mécaniques, de décharger les  
navires, tandis qu'il faut, comme par le  
passé, en revenir aux bras de l'indigène.

"On peut évaluer à 27.600 journées par an, a  
"écrit le 13 décembre 1913 M. le Délégué de  
"Thong, les requisitions de la main d'œuvre pres-  
"tataire fournie par le seul territoire de Thong; or  
"les.....

"les hommes mettent souvent trois jours de marche pour  
"l'aller et autant pour le retour, sans toucher aucune  
"solde, pour gagner Thône où ils servent de coolies à  
"la Compagnie à raison de 0<sup>fr</sup>22 par jour".

L'Agent principal des Messageries Fluviales  
ne conteste pas ce fâcheux état de choses.

"Ma Compagnie, déclare-t-il à son tour, ne  
"demanderait certes pas mieux de contribuer à la réduction  
"des charges pesant sur les habitants de la province, mais  
"j'avoue n'en avoir pas trouvé le moyen. Dans la plus  
"grande partie de nos agences nous sommes arrivés à nous  
"passer, sauf dans quelques cas exceptionnels, de l'inter-  
"médiaire de l'Administration. Malheureusement pareil  
"résultat n'a jamais pu être obtenu à Thône, à cause  
"du travail pénible de transbordement que les indigènes  
"ont en horreur et n'exécutent que contraints".

La mise en place d'un appareil de levage  
réellement approprié à sa destination, permet-  
trait incontestablement de remédier au moins en  
grande partie, à cette déplorable situation.

Au cours des vicissitudes traversées par  
l'organisation administrative du Laos, certains  
des.....

des Résidents Supérieurs qui se sont succédés à la tête de la Colonie n'avaient pas été sans se préoccuper de cette question et c'est ainsi qu'une route empierrée de 4 mètres de large sur 24 kilomètres de long, avait été entreprise dès 1905 sur les crédits inscrits au budget général pour relier, en traversant l'île dans toute sa longueur, les deux points extrêmes où pouvaient aborder les vapeurs: Houei-Kinak et Vœun-Tham. Elle était pourvue de 25 ouvrages d'art et complètement empierrée à la fin de 1911 et on peut évaluer à 190.000.<sup>fr</sup>00 la somme dépensée, sans tenir compte de la valeur de la main-d'œuvre prestataire. La mise en service pouvait être prévue pour Novembre 1911 et à cet effet, un camion à vapeur acheté 19.700 francs pour la route de Hen-Habao était transporté à grands frais à Vœun-Tham, mais, comme l'a écrit M. le Résident Supérieur p. i. en marge du rapport sur la province de Bassac: "Il est certain que c'est l'esprit de suite qui a le plus manqué au Laos. Il semble que les routes faites aient cessé  
"d'intéresser. . . . ."

"d'intéresser M. Mahé - et c'est ici le cas - dès l'instant où elles étaient terminées". Aujourd'hui la chaussée est envahie par l'herbe, les ponts sont effondrés et la machine complètement rouillée sera très difficile à remettre en état. Pourtant la matière vaudrait la peine d'être reprise à la suite toutefois d'une entente préalable avec la Compagnie qui, si le plan jadis élaboré, entré enfin en voie de réalisation, devrait modifier en partie ses installations déjà anciennes de Thône-Sud et Thône-Nord. En principe, son Directeur, avec lequel je me suis entretenu à Phnom-Penh, au sujet des moyens les plus propres à amener la suppression des réquisitions, se déclare prêt à examiner dans le meilleur esprit de conciliation toutes les solutions susceptibles d'être envisagées.

Au cours de son enquête, l'Inspection s'est également préoccupée de savoir si, en l'état actuel d'utilisation de la flotte des Messageries Fluviales, le commerce se trouvait  
suffisamment . . . . .

suffisamment desservi ?

Sur ce point, Compagnie, Administration et commerçants se sont trouvés d'accord pour répondre négativement. Aux basses eaux les transports sont lents, difficiles, mal combinés et seuls les petits colis ont quelque chance d'arriver à destination. Aux hautes eaux une telle quantité de marchandises se trouve accumulée à Thône que la Compagnie est obligée d'établir un service forcé entre Thône et Paksoi dans lequel "les vapeurs, écrit le Receveur des Douanes de Paksoi, subissent un supplément de chargement que leur titre de navigabilité ne devrait pas leur permettre de recevoir".

Il arrive en outre que, pendant cette période, le ravitaillement de Paksoi étant uniquement assuré par des chaloupes supplémentaires qui ne dépassent pas ce point les expéditeurs de ce centre, qui constitue un des points commerciaux les plus importants du Bas-Laos, ne peuvent obtenir le moindre fret pour Savannakhet, Hinboun et Vientiane, les vapeurs à voyages réguliers.....

réguliers qui effectuent ces transports arrivant de Thône à pleine charge.

Si l'on s'en rapporte aux déclarations de la Compagnie, le mal serait moins grave tout en restant réel. " Hélas, écrit l'Agent général de Thône, nous ne sommes pas toujours payés de retour par la reconnaissance de nos efforts. Ce n'est pas pour nous surprendre, aussi est-ce sans influence sur notre ligne de conduite dictée par l'intérêt du pays. Ce qui est plus grave, c'est le manque de chargement de retour pour diminuer nos charges en résultant, sinon rendre productifs les supplémentaires organisés. Grâce aux efforts de ma Compagnie nous avons toujours pu, jusqu'à ce jour, faire face aux besoins du pays sans accumulation bien considérable de souffrances. Je vous citerai pour exemple l'année en cours où, après les derniers supplémentaires, il restera à Paksoi pour toute souffrance, 120 tonnes environ d'opium dont l'écoulement se fera par fractions, pendant le service de Don Sa, sans aucun inconvénient pour le service destinataire largement approvisionné pour attendre les arrivages échelonnés. A ce sujet vous remarquerez qu'il n'est fait de la souffrance qu'avec des.....



