

## La route birmane (1)

La voie militaire dont l'on parle tant — Quel est son parcours? — Quelle est son importance stratégique? — Comment elle a été construite — Notes détaillées

Les dépêches, chaque jour, parlent de l'importante route de Birmanie. On sera curieux de lire ce qu'en disait, tout récemment, le Bulletin des Antilles françaises:

C'est depuis près de trois ans la grande voie d'accès pratique vers la partie de la Chine encore sous le contrôle du gouvernement du Maréchal Chiang Kai-Shek, dit gouvernement de Tchoung-King...

Tout le littoral de la Chine n'est pas occupé par le Japon, mais ce dernier, grâce à la maîtrise de la mer, contrôle tout le commerce maritime de la Chine depuis le début du conflit avec ce pays, c'est-à-dire depuis 4 ans et demi, et les croiseurs nippons ne laissent évidemment pas passer depuis cette époque les bâtiments de commerce transportant du matériel de guerre. Le même contrôle de la navigation s'est appliqué par la suite au trafic de l'Indochine, gênant considérablement la contrebande des armes par le chemin de fer du Yunann, joignant Hanoi à Kunming, et, lorsqu'au début de 1939 les Japonais eurent occupé l'île d'Hainan, un accord entre les gouvernements français et japonais mit complètement fin à ce trafic. Du côté de la Russie s'étendent d'immenses déserts à travers lesquels il ne peut être question de transporter du matériel pondéreux de sorte que la route birmane reste donc bien la seule voie pratique échappant complètement au contrôle japonais.

C'est ce qu'avait fort bien prévu d'ailleurs le gouvernement chinois en entreprenant simultanément dès 1937 la construction d'une route et d'un chemin de fer joignant le Yunann à la Birmanie.

Le chemin de fer suivra un tracé proposé par un major britannique, H. R. Davies, il y a 45 ans, qui établit à cette époque une carte de la région qui reste encore aujourd'hui le meilleur document sur ces contrées peu explorées. Mais pour le moment aucun tronçon de la voie ferrée n'est encore utilisable et, en 1940, alors que la guerre n'avait pas pris cette intensité, on estimait encore à 5 ans la durée des travaux.

La route au contraire est ouverte à la circulation depuis le milieu de février 1939 et cependant que le trafic y allait sans cesse grandissant, les travaux d'amélioration et d'entretien s'y sont poursuivis depuis à un rythme accéléré.

Quelle est donc cette route si célèbre? quels pays traverse-t-elle, au prix de quels efforts a-t-elle été créée et maintenant? Ce sont les questions auxquelles le Bulletin Hebdomadaire va faire de son mieux pour répondre sommairement.

La route birmane va de Rangoon, un des grands ports de l'Empire des Indes, à Tchoung-King, soit un parcours de 3,380 kilomètres, mais on désigne le plus souvent par cette expression les 1,107 kilomètres joignant Lashio, terminus du chemin de fer de Rangoon, en Birmanie, à Kunming, capitale du Yunann. C'est cet itinéraire que nous allons faire parcourir à nos lecteurs.

Lashio se trouve à 190 kilomè-

tres de la frontière chinoise. C'était jusqu'en 1938 une petite ville sans prétention, garnison d'un bataillon de troupes indiennes et les événements étaient rares qui venaient troubler le calme. Depuis des édifices, des agences, des hôtels ont surgi du sol, une foule cosmopolite est apparue et la ville s'est développée à la vitesse des villes américaines d'autrefois; un aéroport, d'immenses magasins, des dépôts de munitions à l'extérieur de la ville desservis par une dérivation spéciale du chemin de fer ont été créés.

De Rangoon à Lashio en effet les marchandises américaines et anglaises apportées par les bâtiments de commerce étaient acheminées soit par chemin de fer, soit par la route; cette dernière, excellente, et traversant un pays relativement facile, ne constituait pas une difficulté bien redoutable. Cependant ce trafic nouveau et subit pour lequel les moyens de communications birmanes n'avaient pas été prévus n'allait pas sans certain embouteillage; le port de Rangoon en particulier était si encombré que le montage des camions et des avions apportés en caisses par les cargos s'effectuait fréquemment en plein air. On s'explique donc facilement l'acharnement des avions japonais au-dessus de ce port.

C'est à Lashio que commençait de s'exercer l'action de la "Compagnie des Transports du Sud-Ouest", organisme officiel relevant du gouvernement chinois et chargé à la fois de l'entretien de la route et de l'organisation du trafic; c'est là que, sous sa direction, se formaient les convois de 40 camions environ qui allaient amener jusqu'à Kunming les armes, les munitions, les approvisionnements, l'essence que nécessite la poursuite de la guerre.

De Lashio à Kunming, la route se compose de deux tronçons bien distincts: le tronçon Lashio-Siakwan (495 kilomètres) construit en 9 mois en 1938, sous l'impérieuse pression de la guerre et dans des conditions d'une rigueur exceptionnelle; et le tronçon Siakwan-Kunming (612 kilomètres) construit plus posément en 1934-35 sur un terrain d'ailleurs beaucoup plus facile.

Les difficultés rencontrées sur le premier tronçon sont illustrées par les détails suivants:

—La route passe plusieurs fois à 3000 mètres d'altitude pour redescendre dans l'intervalle à 800 mètres environ, entre autres pour franchir des fleuves impétueux comme le Salween et le Mékong dont les rives sont bordées par des falaises à pic (le Salween, à l'endroit où la route le traverse, coule dans un canon de 1,800 mètres de profondeur); et ceci à tel point que pour aborder les ponts sans des virages trop rudes il a fallu faire sauter des pans entiers de falaise et creuser la route tout entière dans le roc. Les caravanes d'autrefois qui suivaient en beaucoup de points le même itinéraire, celui de "la route de la soie" parcourue par Marco Polo, gravissaient ces falaises par des sortes d'escaliers grossiers évidemment impraticables, même en les ancragant, aux engins de transport modernes.

—De mai à octobre, ou de juin à novembre suivant les années, c'est la saison de la mousson et des séries d'orages torrentiels inondent véritablement la région. Le sol étant généralement composé de schistes argileux et le relief étant ce que nous venons de dire, les glissements de terrains sont si nombreux pendant cette période de l'année qu'ils coupent complètement la route à la circulation, quels que soient les efforts des milliers de coolies occupés à la déblayer.

—Le pays est peu peuplé et la population en est très arriérée: ce sont les Chans formant d'ailleurs un Etat autonome dans l'Empire chinois (2); il existe une langue chan, mais ce n'est pas celle que parle le peuple qui utilise un idiome intermédiaire entre le chan et le chinois, de sorte que les fonctionnaires chinois envoyés pour la construction et l'exploitation de la route trouvèrent d'abord devant eux une difficulté qu'ils n'avaient pas prévue, l'impossibilité de se faire comprendre, même pour les plus cultivés auxquels on avait enseigné le chan. En outre cette population est de goût sédentaire, a de très petits besoins, et elle manifesta une vive répugnance à quitter son village pour ces chantiers nouveaux près desquels il lui fallait commencer par se construire des huttes. Le problème de la main-d'œuvre a donc été une des grandes préoccupations des ingénieurs chinois, et finalement c'est plus de 200,000 ouvriers qui durent être importés d'autres provinces.

—C'était tomber dans une nouvelle difficulté; le climat est en effet détestable et la terrible malaria sévit avec une rigueur extrême dans les vallées humides des rivières; elle fit d'épouvantables hécatombes de ces ouvriers non adap-

(1)—Pour la rédaction de cet article, il a été fait appel à *Burma Road, Back Door to China*, par Frank Outram et G. E. Fane, paru dans *The National Geographic Magazine*, de novembre 1940, à *Cabby on the Burma Road* par George Kent, paru dans *Asia* de décembre 1941 et au numéro de *Life* du 8 décembre 1941.

(2) La Birmanie anglaise compte également dans la partie mitoyenne de l'Etat Chan chinois un Etat Chan birman dont les statuts et l'autonomie sont analogues.

tés à ces conditions, et d'ailleurs de tous temps sous-alimentés. On compta des mois où les décès atteignirent le chiffre effrayant de 80% des travailleurs utilisés et où tous étaient atteints par la maladie.

Ces obstacles furent cependant surmontés, grâce à la volonté de fer du Maréchal Chiang Kai-Shek, chef d'un Etat engagé dans une lutte désespérée, et au prix de labeurs et de souffrances énormes.

Un détail témoigne de la variété de ces obstacles. Lorsque en 1938 le gouvernement chinois créa à la frontière birmane un poste de douane et de police à Wanting, où passe maintenant la route, une tribu sauvage, les Kachin, pilla le poste. L'incendia et tua tous les fonctionnaires chinois. Deux ans après, l'été dernier, un Américain, Daniel Arnstein, chargé par le gouvernement chinois d'enquêter sur les raisons de l'embouteillage de la route, dénonçait entre autres, dans son rapport, les habitudes bureaucratiques des employés des douanes anglaises et chinoises du même poste, qui, quoi qu'il arrivât, fermaient leurs bureaux à 18 heures pour ne l'ouvrir que le lendemain matin, sans se préoccuper de la file de 3 kilomètres de camions chargés de munitions qui attendaient l'autorisation de passer la frontière.

C'est également Daniel Arnstein qui n'hésita pas à déclencher aux Etats-Unis une violente campagne de presse contre la taxe de transit de 1% prélevée par les autorités birmanes sur tout le matériel dirigé vers la Chine, et en particulier sur celui venant des Etats-Unis par application de la loi du prêt-bail; cette taxe était payable immédiatement, et lorsque, ce qui se produisait fréquemment, le gouvernement chinois n'avait pas d'argent, des milliers de tonnes de provisions et de munitions se trouvaient immobilisées; ses représentations aux autorités britanniques locales n'ayant abouti qu'à des promesses sans effet, Daniel Arnstein mit les journalistes dans l'affaire, et finalement Washington obtint de Londres la suppression de cette taxe malhon-

nête. La route une fois construite, il fallut organiser le trafic, lequel débuta dans la plus extrême confusion. La "Compagnie des Transports du Sud-Ouest" acheta quelques camions, mais procéda surtout par contrats avec des firmes privées qui firent des bénéfices magnifiques. La Compagnie ne s'occupait d'ailleurs que du transport du matériel de guerre appartenant à l'Etat chinois, mais de nombreuses entreprises envoyaient en Chine par leurs propres camions des articles n'ayant rien à voir avec la guerre et ce commerce fort rémunérateur était une source supplémentaire d'encombrement de la route (ces marchandises représentaient près de la moitié du trafic total).

Au début de 1940, 300 camions et autobus étaient déjà affectés à la route; en mai 1941 il y en avait près de 3000. Cette question posa aussitôt, à un point aigu, celle de l'entretien et des réparations. L'inexpérience des conducteurs, tous chinois, et surtout l'état de la route multipliaient les avaries et les accidents; on estime qu'un camion qui avait fait cinq voyages aller et retour était hors d'usage; bien avant cela une chute dans un ravin ou une avarie même légère (fatale, faute de pièces de rechange) pouvaient avoir mis fin à sa carrière: le nombre d'accidents causant une interruption sérieuse de marche était estimé à 2000 par mois. En mai 1941, 1,407 des camions étaient hors de service, faute de pièces de rechange ou de mécaniciens.

Une autre cause de lenteur réside dans la route elle-même. Dans sa partie la plus large elle ne dépasse jamais 5 mètres, et plus de la moitié de la route n'a que 2 mètres 70 de largeur; les ponts sont encore plus étroits et ne peuvent jamais porter plus d'un camion à la fois. Ni pavée, ni goudronnée, la route est soit une mer de boue, soit un lit de cailloux; à certains endroits la route est creusée d'ornières si profondes que seules les roues des camions peuvent encore toucher le fond: le passage est alors interdit aux voitures légères, le manque de largeur de la route empêchant de rouler ailleurs que dans les ornières. Les pentes, d'une raideur inégalée ailleurs et les virages en épingle à cheveux au-dessus des précipices de plus de 500 mètres, abondent; en descendant sur la vallée du Mékong, en venant de Birmanie, on passe d'une altitude de 2,200 mètres à celle de 1,350 mètres en environ une heure de route; depuis l'ouverture de la route au trafic, 1,300 camions ont été détruits ou ont dû être abandonnés par accidents.

On ne voit jamais à plus de 200 mètres devant soi et nulle part on ne peut dépasser 24 kilomètres à l'heure. Il n'y a pas une seule pompe à essence tout du long de la route (ni non plus d'ailleurs un seul hôtel), et les camions qui partent de Lashio emportent tous l'essence nécessaire à leur voyage aller et retour, ce qui représente 60 pour cent de leur fret et diminue évidemment dans la même proportion le rendement de la route.

Petit à petit, des remèdes, parfois seulement partiels, furent apportés à cette situation. La lutte contre la malaria fut entreprise par des médecins envoyés par le gouvernement chinois. Les bureaux des douanes reçurent l'ordre de rester ouverts 24 heures sur 24. La pratique des convois imposant à tous la vitesse du plus lent et immobilisant toute la colonne à chaque arrêt d'une voiture fut abandonnée. Des spécialistes furent envoyés des Etats-Unis pour réparer les camions et surtout pour former des mécaniciens chinois. Une police de la route, montée dans des voitures possédant des postes émetteurs-récepteurs assure la régularité du trafic, disperse les rassemblements, retire les chauffeurs ivres de derrière leurs roues; le poste de radio est rendu particulièrement utile par

l'absence de tout télégraphe ou téléphone. Un frein a été mis aux activités des spéculateurs en obligeant tous les transporteurs privés à réserver les deux premiers voyages d'un camion au gouvernement et à affecter le troisième à un transport d'essence. Enfin 10,000 tonnes d'asphalte furent commandées en Amérique pour engager la lutte contre la boue.

Toutes ces mesures aboutirent à faire passer le fret transporté de 6,000 tonnes par mois à la fin de 1940 à 15,000 tonnes en 1941 et à réduire de quinze jours à six la durée du voyage.

L'établissement de cette route comme son exploitation représentent dans leur ensemble un magnifique exemple d'organisation et de ténacité et les Chinois en sont justement fiers.

Qu'advient-il de cette oeuvre gigantesque? Tout dépendra de la tournure que va prendre la guerre en Extrême-Orient. Si le Japon s'empare de Singapour et étend à l'Océan Indien oriental la maîtrise de la mer qu'il possède déjà en mer de Chine, la route birmane n'aura plus rien à transporter et la résistance chinoise cessera comme s'éteint une lampe qui manque d'huile. Si le front actuel se stabilise, les Etats-Unis et l'Angleterre peuvent encore envoyer par de longs détours des fournitures jusqu'à Rangoon; les bombardements de ce port par les avions japonais, venus des bases toutes proches de la Thaïlande, comme d'ailleurs ceux de Kunming dont les Japonais sont à moins de 700 kilomètres gêneront simplement l'acheminement du matériel vers la Chine. Si enfin les Japonais subissaient sur mer des échecs et devaient sur terre abandonner la presqu'île de Malacca et la Thaïlande, c'est en toute sécurité que le flot du ravitaillement anglo-américain s'écoulerait vers la Chine. C'est ce qui nous fait apprendre sans étonnement que les Japonais intensifient leur offensive vers Singapour au détriment peut-être des opérations en Chine, et d'autre part que le maréchal Chiang-Kai-Chek a envoyé des troupes chinoises en Birmanie.