

4 juin  
**Samedi**



# Le train français du Yunnan

**TF1** 14.45 Reportages découvertes

**MAGAZINE.** C'est l'histoire d'un incroyable défi : la construction d'une voie ferrée de l'extrême, en Chine, au début du XX<sup>e</sup> siècle. Un tracé imaginé par des architectes français.

Une horloge à trois faces, une façade orangée, un auvent en fer forgé... On se croirait dans la petite gare de Langogne, dans le Massif central. Pourtant, ici, pas de troupeaux de vaches, mais des rizières en terrasses à perte de vue. Nous sommes en Chine, dans une petite station du Yunnan, copie conforme du modèle lozérien.

En 1903, implantée en Indochine, la France imagine une ligne de chemin de fer ralliant ses colonies au Yunnan, un moyen de développer son commerce et d'étendre son influence en Chine du Sud-Ouest. La ligne partait de Kunming, la capitale de la province, pour Lao Cai, ville frontalière sur les rives du fleuve Rouge, puis Haiphong, port du Tonkin. Les Français se chargèrent du tracé, les Chinois des travaux. Six ans furent nécessaires à la

construction des 465 kilomètres de voies, côté chinois.

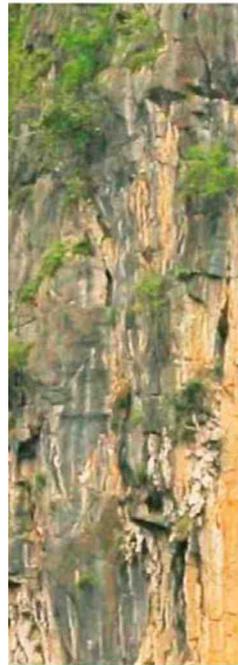
Yvon Vélot, ingénieur des Arts et Métiers, installé depuis dix-sept ans à Kunming, et passionné par cette incroyable épopée, raconte : « À l'époque, on considérait ces travaux comme l'équivalent, en complexité, de la construction du canal de Suez ou du canal de Panama. » Plus de 60 000 coolies travaillèrent sur le chantier, transportant les matériaux, perçant les tunnels, construisant les ouvrages d'art, acheminés en pièces détachées par bateau depuis la France, puis à dos d'hommes et de mules à travers les montagnes. 12 000 ouvriers périrent de fatigue, de maladie ou d'accidents durant les travaux, dont 80 Occidentaux. « Au vu du nombre de morts, ce chemin de fer est devenu un vrai mémorial », précise l'ingé-



Odile et Elisabeth, sur les traces de leur histoire familiale, ici en Haute-Loire.

nieur. Sur son parcours, pas moins de 3 422 ponts et viaducs, 155 tunnels et gares furent édifiés. Parmi eux, le pont « en dentelle », au kilomètre 83, le plus long de la ligne, le pont « en arbalétriers », au kilomètre 111, de Paul Bodin, une prouesse technique, et un pont métallique style Eiffel, à trois arches, construit par un certain Albert Marie...

Odile Bernard et Elisabeth Locard, deux cousines françaises, sont parties en Chine sur les traces de cet aïeul : « Nous avons suivi son aventure grâce aux lettres hebdomadaires qu'il a écrites à sa famille et aux photos qu'il



Au kilomètre 111 de cette ligne, une prouesse technique : le pont « en arbalétriers ».

### Info+

Cette voie mythique de 855 km de long fut classée au Patrimoine mondial de l'Unesco en 2013.



a envoyées, notent-elles. Notre grand-oncle, Albert, 28 ans, employé au PLM, l'ancêtre de la SNCF, est arrivé au Yunnan en août 1908, où il a pris ses fonctions de conducteur de chantier. Le viaduc qu'il a construit dans le Yunnan est la réplique du viaduc de la Gagne, en Haute-Loire, bâti par Auguste, notre arrière-grand-père. Notre grand-oncle s'est inspiré des travaux de son père, surtout dans les zones de montagne difficiles. »

La ligne Hanoi-Kunming est désormais fermée aux voyageurs, jugée bien trop dangereuse et trop lente. Seule une dizaine de trains de marchandises y circulent encore sur un petit tronçon. Ses petites gares à la française, aujourd'hui désaffectées, sont utilisées comme lieux de tournages. Et font la joie des touristes et des amoureux chinois qui viennent s'y faire photographier.

**Marie-Pierre Fromentin**