

# La Route Stilwell, 60 ans plus tard

1.736 km de l'Inde à la Chine via la Birmanie

Par Alain HENRY de FRAHAN

**En octobre 1999, nous avons « rouvert » la Route de Birmanie depuis Lashio jusque la frontière chinoise. En mars 2001, autre première : la réouverture, toujours en Willys MB 1943, d'une section de la fabuleuse Route de Ledo. Un rêve pour aventuriers... sans risques !**

Résultat d'un défi technico-stratégique très audacieux, la Route Stilwell se compose de la Route de Birmanie – qui commence à Lashio, dans l'Etat Shan, et va jusque Kunming, dans la province du Yunnan (Chine) – et de la Route de Ledo qui commence à Ledo, en Assam (nord-est de l'Inde), et rejoint la Route de Birmanie à Mong Yu, juste au sud de la frontière sino-birmane. La construction de la Route de Ledo aura coûté à elle seule 148,91 millions US\$ de l'époque, sans compter les coûts indirects qui dépassent alors les 200 millions US\$ ! Elle a exigé le plus ambitieux travail de génie civil de toute la 2<sup>ème</sup> Guerre mondiale, si l'on excepte la réalisation et la mise en œuvre des deux ports artificiels après le débarquement de Normandie.

## Ravitailer Chiang Kai-shek : un « casse-tête chinois » !



Le 8 août 1937, le Japon envahit la Chine présidée par le général Tchang Kai-shek. Ce dernier obtient du ravitaillement et du matériel de guerre qui est débarqué au port de Rangoun, capitale de la Birmanie alors colonie britannique, puis acheminé par chemin de fer jusque Lashio et, de là, par la Route de Birmanie jusqu'à Kunming. 7 décembre 1941 : l'attaque japonaise sur Pearl Harbour provoque l'entrée en guerre des Etats-Unis. Dès le lendemain, des forces japonaises débarquent à l'extrémité sud de la Birmanie. Le 7 mars 1942, Rangoun est évacué par les Britanniques. La perte du port condamne l'usage du chemin de fer et de la Route de Birmanie. Calcutta prend bientôt le relai. De là, le ravitaillement est acheminé vers des aérodromes construits l'un après l'autre par le Génie US dans la province d'Assam (nord-est de l'Inde), d'où s'établit bientôt le plus fabuleux pont aérien de l'histoire, au-dessus de l'Himalaya. Mais il faut trouver une solution alternative à la capacité insuffisante et au coût phénoménal du transport aérien : la seule possibilité est de construire une route depuis le nord-est de l'Inde, dont l'itinéraire exigera la reconquête du nord de la Birmanie.

## La Route de Ledo

Ce projet est extrêmement ambitieux : dans le cadre du théâtre d'opérations CBI (China Burma India), il s'agit de construire une route depuis Ledo (terminus du chemin de fer reliant Calcutta à la province d'Assam) qui traversera les montagnes, jungles, rivières et plaines du nord de la Birmanie pour rejoindre la Route de Birmanie à Mong Yu ; ensuite, via Wanting, la vieille route chinoise sera réparée et si possible mise au nouveau gabarit jusque Kunming, dans la province du Yunnan. Exploit technique annexe, cette route devra être longée par un double pipeline destiné à acheminer de l'essence et de l'avgas (*aviation gasoline*). Ce projet inouï relève du lieutenant-général américain Joseph W. Stilwell.

Des unités chinoises entraînées en Inde par les Américains devront progresser sur l'itinéraire afin d'en repousser les Japonais. Sur chaque flanc, des unités américaines et chinoises sécuriseront la zone. Sur leurs talons, des hommes du génie de combat démineront une piste dans la jungle, préexistante par endroits. Suivra un premier bulldozer, parfois blindé et armé, qui dégagera sommairement le tracé. Ensuite seulement viendra le génie de construction.



Les travaux commencent le 15 décembre 1942. En plus d'unités américaines et britanniques, il faut mentionner la location d'une impressionnante main d'œuvre composée de dizaines de milliers de civils dont l'origine changera avec l'avancement des travaux : Indiens, Sri-lankais, Népalais, Nagas, Garos, Chins, Kachins, Chinois, etc. La borne 0 est plantée à Lekhapani, non loin de Ledo. Le chantier colossal va durer deux ans, sans compter la finition et l'entretien ultérieur. Le chantier progresse lentement, en raison de problèmes liés à l'usure de l'équipement, au manque d'effectifs et aux pluies torrentielles de mousson. Le rythme moyen de progression est de 1,5 kilomètre par jour, sans compter la construction de certains ponts – il y en aura environ 500 sur l'itinéraire – qui s'effectue plus lentement pendant que le chantier de la route se poursuit sans attendre et utilise des bacs pour les franchissements.

En décembre 1944, les Japonais ont été chassés du nord de la Birmanie. Le chantier titanesque de la Route de Ledo ne s'achève qu'en janvier 1945, sept mois avant la victoire sur le Japon. Un premier convoi de 113 véhicules franchit cérémonieusement la frontière entre Mong Yu et Wanting le 28 janvier 1945. A titre de reconnaissance pour ses mérites, Chiang Kai-shek baptise « Route Stilwell » l'itinéraire complet depuis Ledo jusqu'à Kunming. Il faut trois semaines à chaque convoi pour parcourir les 1.736 km (1.079 miles).

Rangoon est repris le 1<sup>er</sup> mai 1945 par la XIV<sup>ème</sup> Armée du Général William Slim. Quand le port peut à nouveau être utilisé, la Route Stilwell perd progressivement sa raison d'être initiale. Un total d'environ 34.000 tonnes sera tout de même acheminé par cette voie. Le 15 août 1945, l'empereur Hiro Hito annonce la capitulation du Japon.

## La Route Stilwell sombre dans l'oubli

Mai 1946 : les derniers contingents américains quittent le théâtre d'opérations CBI. La Route Stilwell n'est plus entretenue ; glissements de terrain et moussons emportent des ponts et des sections de route. 4 janvier 1948 : quelques mois après l'Inde, la Birmanie obtient son indépendance de l'empire britannique. En Occident, la Route de Birmanie n'est bientôt plus qu'un

souvenir.

### **Octobre 1999 : la Route de Birmanie est rouverte en Willys MB**



Avec Olivier Gaiemet et Hervé Flejo, deux amis établis à Yangon (Rangoun), je réalise un vieux rêve : « rouvrir » la Route de Birmanie en Jeep d'époque. Cette « première » depuis un demi-siècle a requis une longue préparation technique et administrative. La Jeep utilisée est la Willys MB (avec moteur Ford GPW) achetée par Olivier à Mandalay et restaurée à Rangoun. De Mandalay, nous montons sur Maymyo, où se trouvait le QG des Britanniques et des Américains pendant la retraite du printemps 1942. Nous continuons sur Lashio, terminus de la ligne de chemin de fer qui monte de Rangoun et point de départ de la Route de Birmanie. Escaladant les montagnes, descendant dans les gorges et filant bon train, pare-brise baissé, sur les plateaux où s'étendent les rizières, nous finissons par arriver à Mong Yu, carrefour entre la Route de Birmanie et la Route de Ledo, juste au sud de la frontière chinoise. Quelques kilomètres de plus et nous atteignons notre objectif : Mu Se, petite ville frontière sans attrait. Nous avons été les premiers étrangers autorisés à refaire ce parcours en Jeep d'époque !

### **Mars 2001 : une « première » sur la Route de Ledo**

Deuxième aventure. Olivier Gaiemet remet sa Willys MB à disposition. Hervé Flejo ne peut quitter le bureau de sa société de voyage Gulliver Travels & Tours à Yangon mais il a consacré beaucoup de temps à préparer administrativement et logistiquement cette expédition. Les participants de cette aventure sont deux Américains – Oris Nelson (Kansas) et Herman Pfauter (Californie) – et moi-même, en plus de l'équipe birmane d'assistance technique à bord d'une vieille Toyota Crown.



Samedi 17 mars. Nous atterrissons à Mandalay et, avec le chauffeur loué par Olivier, nous embarquons dans la Willys arrivée la veille de Yangon. Nous quittons l'ancienne capitale royale pour attaquer la montagne et gagner Maymyo à la nuit tombée. Logement de rêve à l'hôtel Candacraig, superbe et vaste maison anglaise des années 1920.

Dimanche 18 mars. Nous quittons Maymyo en direction de Lashio. Ah, rouler pare-brise baissé dans ce décor de rêve... Nous enchaînons les virages, les vieux ponts Bailey, les

montées et descentes plutôt raides. Faire le plein est toujours folklorique car il n'existe pas de pompe : l'essence est siphonnée d'un tonneau dans un petit bidon et filtrée avec une peau de chamois avant d'être versée dans le réservoir du véhicule. Il vaut mieux avoir un bon filtre avant le carburateur ! La nuit est tombée quand nous arrivons à Lashio, capitale de l'Etat Shan.



Lundi 19 mars. Tôt le matin, nous attaquons la montagne par une piste afin de visiter une tribu Palaung où l'on nous observe comme si nous venions de Mars : il est probable qu'aucun étranger ne soit passé ici depuis un demi-siècle. Retour à Lashio. Nous allons voir la gare où presque rien n'a changé depuis 1945. Et c'est parti pour la Route de Birmanie proprement dite ! Même plaisir immense de conduire que la veille. Nous prenons une demi-heure pour déjeuner dans un resto de routiers avant Kutkaï, sur un plateau en altitude. En fin d'après-midi, nous atteignons le *check point* de Mong Yu, carrefour historique entre la Route de Birmanie et la Route de Ledo. Des policiers ou militaires exigent que la jeep rentre à Yangon car elle n'est pas immatriculée pour transporter des touristes. Soe Moe, notre guide très débrouillard, négocie le coup en douceur puis hausse le ton en prouvant que cette même jeep a été autorisée à passer en 1999. Finalement, nous recevons l'autorisation de poursuivre notre route. La nuit est tombée lorsque nous arrivons à Mu Se, ville frontière avec la Chine.

Mardi 20 mars. Lever très matinal. Il fait frisquet ! Nous allons placer la Willys à côté de la borne frontière sino-birmane. Notre longue séance photo finit par rendre nerveux les douaniers chinois. Franchissant sans hésiter la frontière, un capitaine et un officier interprète viennent nous interroger sur notre présence. On force le sourire et tout s'arrange. Nous quittons Mu Se et circulons désormais sur une section peu entretenue de la Route de Ledo. Presque plus de trafic de camions. Décor absolument superbe ! Nous signalons notre passage au *check point* de Namkham, dernière bourgade avant la montagne. Nous franchissons bientôt un grand pont suspendu au-dessus de la rivière Rwili (anciennement Shweli) ; c'est l'un des plus beaux et spectaculaires ouvrages construits par le Génie américain en 1945. Ensuite, il ne subsiste de la route originale que le fondement en gros cailloux. Tout le surfacage a depuis longtemps été emporté par les pluies de mousson et le passage des camions surchargés. Nous sommes obligés de conduire en 1<sup>ère</sup> vitesse, parfois en 2<sup>ème</sup>. Etre les premiers étrangers à conduire une Jeep sur cette route historique depuis environ un demi-siècle, c'est un plaisir de tous les instants. Le soleil tape très dur. Bientôt, nous entrons dans l'Etat Kachin. Nous croisons l'un ou l'autre antique camion délabré, des buffles, des petits engins à moteur chinois crachotant. Comme partout ailleurs, tout le monde est stupéfait et amusé de nous voir. Nous croisons un convoi de vieux GMC de la 2<sup>ème</sup> Guerre, remotorisés en Diesel. Le proprio des camions a immédiatement identifié le modèle de notre Jeep. Comme les autres chauffeurs du convoi, il arrête son bahut et vient à notre rencontre pour se lancer dans une discussion passionnée, via notre guide. En fin d'après-midi, nous franchissons le contrôle qui marque la fin de la montagne.



Le soleil se couche sur un paysage superbe ! La nuit est tombée quand nous entrons dans Bhamo, à l'étonnement de tout le monde : la ville est accessible aux touristes mais uniquement par bateau ; notre « première » surprend... Allez, encore un superbe coup réussi ! La Birmanie – Union of Myanmar depuis 1989 – est vraiment un pays fantastique ! Pour les amateurs d'expéditions en véhicules tout-terrain et, encore plus, de la 2<sup>ème</sup> Guerre Mondiale, il y a un potentiel inouï d'aventures à vivre !