

FILE	SUBJ.
W	R. 40
DATE	SUB-CAT.
1983	()

Gen Vo Nguyen Giap Post-war Interview on Vietnam War
(French TV/Kanapa Interview - 2/83 ?)

"LA PISTE HO CHI MINH"

Konapa

(bruits divers : voitures, klaxons, paroles...). Saïgon, le 29 avril 1975, les Vietcongs sont aux portes de la ville, les derniers américains évacuent la capitale du sud dans un climat de panique, certains vietnamiens veulent fuir aussi, beaucoup resteront bloqués à terre. Révolutionnaires du Sud et soldats du Nord-Vietnam finissent de gagner une guerre commencée trente ans auparavant ; l'un des éléments essentiels de cette victoire est une stratégie militaire élaborée seize années plus tôt : La Piste Ho Chi Minh... (klaxons, voitures...).

A l'origine de la piste, il y a la volonté exprimée par Ho Chi Minh, après la fin de la guerre avec les français et la coupure du Vietnam en 1954 entre le nord socialiste et le sud pro-occidental, de libérer le pays et réunifier le Vietnam. Du nord au sud, sur plus de 4.500 Kms, nous sommes partis à la recherche de cette piste...(bruits de voiture...)

Général GIAP

- Et bien, ce fût en 1959 que le Président Ho Chi Minh et le Comité Central de notre Parti, a pris la décision d'ouvrir la route qui depuis lors porte le nom de notre grand leader. A ces heures difficiles, les américains ont renforcé ce qu'ils appelaient "la guerre spéciale". Une de leurs visées stratégiques, c'est de lier les opérations d'anéantissement au sud avec le blocus, un blocus complet, compact visant à interdire ce qu'ils appelaient toute intégration que ce soit en hommes ou en matériel, passant du nord. Quant à nous, nous étions décidés à briser le blocus ennemi à tout prix et à résoudre le problème de logistique entre le nord socialiste et le front du sud sur une échelle de plus en plus haute....

Konapa

Ainsi est créée la piste avec comme devise : "faire la route pour marcher combattre les ennemis pour avancer".

général VO BAM
premier responsable
de la Piste
Ho Chi Minh

- Paroles vietnamiennes.... le 19 mai 1959, j'ai eu le privilège d'être désigné par la direction du parti communiste vietnamien pour ouvrir la piste Ho Chi Minh à travers la cordillère anamitique afin d'acheminer les cadres, les troupes, les armes et les médicaments au sud pour accomplir une décision du 15ème plénum du parti communiste vietnamien dirigé par le Président Ho Chi Minh où il avait été décidé de déclencher la lutte armée dans le sud pour libérer le sud et réunifier la patrie. Après cet ordre, la direction m'a donné comme consigne : secret absolu, sécurité absolue ; nous avons alors conçu un plan complet et concret et nous avons procédé à la réalisation méthodique de ce plan. Pour les effectifs, nous avons choisi SA et combattants..... (paroles vietnamiennes...). A ce moment notre devise était : marcher sans chemin, habiter sans maison, cuisiner sans fumée. La première livraison a été effectuée, je ne sais plus à quelle date exactement, mais c'était aux environs de la fin septembre 1959 à un point appelé D' situé au sud de la route n°9 à trois jours de marche de cette route.

napa

La piste devient l'axe essentiel de la guerre, mais pour qu'elle soit opérationnelle, il faut la ravitailler. Le nord concentre tous ses efforts à cette tâche et tout le pays devient le grand arrière. Pour les américains, il n'y a qu'une riposte possible : bombarder le nord, couper la piste, se battre au sud.

Ainsi, la grande route qui descend de Hanoï vers le sud - la route mandarine -, les ponts, les bacs, les villes sont attaqués, bombardés ; nous ne sommes pas encore sur la Piste Ho Chi Minh, mais les traces de la guerre sont déjà et encore présentes... (sifflements, bruits divers....)

Le bac de Ben Tuih, attaqué par l'aviation américaine presque chaque nuit pendant plusieurs années, est le dernier point stratégique avant la première entrée de la Piste Ho Chi Minh. Cette première piste s'enfonçait dans la forêt et la montagne jusqu'au col de Moujiah, aujourd'hui devenue route d'exploitation forestière, elle se perd dans la jungle à la frontière entre le Vietnam et le Laos.

Général VO BAM

- (paroles vietnamiennes.....) Ainsi dans la première période, nous avons transporté au sud en un an, 20.000 armes et quelques milliers de cadres. Après, il y a eu un changement dans la situation de la révolution au sud qui se développait et prenait de l'ampleur. Par conséquent, les capacités de transports à l'intérieur des frontières du Vietnam, ne suffisaient plus, alors nous avons ouvert une piste à l'ouest de la cordillère annamitique, au Laos. Nous avons commencé les travaux à l'ouest au début 1961.

Général GIAP

Nos effectifs sont passés de 800 hommes à 30.000 hommes // Et voilà pour quoi au début, c'était une piste modeste. Peu à peu, grâce au courage, à l'esprit de sacrifice, à l'énergie créatrice et aussi, il faut le dire aux capacités d'organisation de nos cadres et combattants, la piste s'est élargie et s'est transformée en un réseau de plusieurs milliers de kilomètres carrossables, permettant le passage de petits convois puis de grands convois et l'acheminement des unités. Dans les années qui suivent de grandes unités y compris l'artillerie, les blindés, les

napa

S'il y a 1.050 kms en ligne directe du nord au sud, la piste sera longue de 20.000 Kms avec des axes principaux et une multitude de pistes auxiliaires dont certaines couvertes et secrètes et quelques unes même ayant une activité factice pour servir d'appât à l'aviation américaine et la

détourner des véritables voies de passage. La deuxième entrée de la piste à Hoan Lao, n'a pas échappé aux bombardements ; le village était entièrement détruit, la population habitait sous terre ; tous les gens entre 16 et 45 ans, travaillaient sur la piste, "dans une main le fusil, dans l'autre la charrue" disaient-ils. Les pierres des maisons en ruine, servaient à boucher les trous des bombes sur la piste. Il est tombé ici une bombe toutes les dix minutes pendant presque dix ans... (Chants d'oiseaux

un paysan du
village Hoan Lao

- (paroles vietnamiennes....) Je travaillais à l'époque dans une unité de transport. J'allais jusqu'aux zones limitrophes avec le Laos, je déchargais la marchandise à cet endroit et je revenais. Pour cela, il fallait compter vingt jours, chacun portait environ 40 kgs, soit sur un balancier soit sur le dos. On apportait l'eau potable et le riz avec nous, on se débrouillait pour faire la cuisine en chemin. On avait nos fusils et si sur la route, il y avait un problème, on était prêts à combattre.

Colonel HOANG
DIEN
chef adjoint
état major de
la piste

- La vie sur la piste est très complexe parce que les conditions sur la piste sont différentes sur différentes parties, mais nous pouvons dire que la première particularité, c'est une bataille sans fin, chaque jour, chaque nuit, chaque heure et chaque minute ; tous les combattants de la piste doivent mener un combat. Les soldats du génie doivent continuellement réparer les routes détruites par les bombes et les artilleurs de l'aviation doivent tirer continuellement sur les avions pour les pousser plus haut et ce qu'on appelle " " sont les hommes les plus courageux de la piste.

un paysan

Il est tombé deux fois et demi le tonnage de bombes de la deuxième guerre mondiale, l'équivalent en puissance de deux "Hiroshima" par semaine, des

traces profondes dans tout le pays dont certaines un peu dérisoires comme ces containers de bombes à billes qui servent aujourd'hui de bornes à la croisée des chemins... (bruits de camions, chants d'oiseaux). Mais la piste Ho Chi Minh, c'est aussi l'utilisation des rivières et des torrents grâce aux montagnards qui aident les soldats dans des endroits souvent difficiles... (bruits de torrents....). Dans la montagne, à Founa, nous retrouvons une grotte aujourd'hui inondée qui servait d'hôpital et de dépôt de munitions. Attaquée plusieurs fois à la roquette, la sécurité y était presque parfaite car elle avait plus de 4 kms de profondeur. Dans d'autres grottes, s'étaient installées des fabriques d'armes et de munitions... (bruits divers).

Colonel HOANG
AN DIEN

- Transporter l'essence sur une piste comme la nôtre est dangereux, mais comme les soldats sont très habitués au combat, ils transportent l'essence comme toutes les autres munitions. Il y a des fois que l'essence manque dans des étapes éloignées ; nos soldats décidaient de transporter des autos d'essence même le jour parce que si nous pouvons transporter une auto d'essence à une étape avancée, l'essence transportée par l'auto peut ravitailler vingt autos pour la nuit à venir ; mais dans les dernières années de la guerre, nous avons construit un pipeline du nord jusqu'au sud, jusqu'à . Ils transportaient de l'essence pour nos autos, nos chars et nos machines.

napa

Cinq pipe-lines en fait, qui amenaient l'essence jusqu'à 120 kms de Saïgon, construits avec des tuyaux de faible diamètre pour qu'en cas de rupture, les pertes soient minimales, tuyaux de 12 mètres de long maximum, portables à dos d'hommes pour réparer rapidement dans la jungle

et la montagne... (bruits divers).

anapa

La piste avait trois ennemis. D'abord le relief, ensuite le climat et enfin les bombardements. Dans ces montagnes couvertes de jungle, noyées de pluie et de moustiques ; au long de la route il y a un trou de bombe tous les vingt cinq mètres mais il y a aussi un abri tous les cent mètres. Tout cela recouvert aujourd'hui de végétation. Seules quelques minorités y habitent, comme ce village arem découvert près de la piste ; personne ici n'avait jamais vu de blancs... (dialogues vietnamiens....).

n paysan

- Ce sont les nos armes
(musique, chants, bruits divers).

anapa

La piste s'estompe peu à peu dans la jungle après ce mémorial à douze jeunes femmes ensevelies sous les bombes. Notre route disparue, il a fallu faire demi-tour, reprendre la route de la côte et traverser le dix septième parallèle, ancienne frontière entre le nord et le sud, au seul point de passage existant pendant la guerre. Seul point, bien sûr, où les troupes ne pouvaient traverser ; elles passaient à gai un peu plus haut ou construisaient des ponts ou bien encore faisaient le détour par le Laos... (bruits d'eau...).

anapa

Nous sommes maintenant au sud. Dans cette région, la piste avait été goudronnée ; aujourd'hui entretenue, elle relie cette vallée encaissée entre les montagnes, avec la plaine côtière, la mer est la route principale du pays. Les minorités montagnardes : Paco, Bahi, Katou ou Van Kie et des vietnamiens venus de la plaine essaient de remettre en valeur une terre détruite par le napalm et la guerre chimique ; la vie y reste très dure, déficit alimentaire important, maladies des yeux et de la peau dues

aux produits défoliants, manque de médicaments, déséquilibre écologique (musique...).

général GIAP

- Et bien, sur tout ce réseau, ce grand réseau, n'est-ce pas, les américains repéraient ce qu'ils appelaient les points névralgiques sur lesquels s'acharnaient leur aviation stratégique. Ils mettaient tout en oeuvre pour anihiler nos efforts ; la guerre aérienne, la guerre chimique, la guerre électronique ; aussi bien, n'est-ce pas, leur aviation stratégique opérait d'une manière ininterrompue, jour et nuit, 23 heures sur 24, or pour les besoins opérationnels, notre haut commandement était de faire passer les convois aux délais fixés. Nos unités du génie, au prix de quel sacrifice, ont dû ouvrir à travers la forêt épaisse jusqu'à 48 routes auxiliaires et aux points névralgiques tenaient ferme, des groupes du génie, chargés de déminer, c'était dangereux n'est-ce pas, immédiatement les bombes à retardement durant les raids ininterrompus de l'ennemi avec toutes les forces de bombes comme vous le savez... (paroles vietnamiennes).

napa

Aujourd'hui dans la vallée , c'est la journée de l'arbre. Chaque année, plusieurs milliers d'arbustes sont ainsi plantés ; cette journée est dédiée à Ho Chi Minh comme symbole de la paix et de la reconstruction. Ce village de montagnard Paco compte 1.100 habitants dont 600 décorés pour faits de résistance et on raconte encore comment avec un vieux fusil le seul du village, on a abattu un avion de reconnaissance et comment on a poursuivi le pilote avec l'arme traditionnelle de la région : l'arbalète. Chez ces montagnards, la fin de la récolte de riz marque le début d'une période de fête avec une danse qui précédera le sacrifice du buffle.

...(musique). Au delà de cette barrière : le Laos. Une fois encore, la piste se perd dans la forêt et la montagne. Nous devons trouver à nouveau une autre voie de passage : Khe San, à vingt cinq kilomètres du Laos, grosse base américaine contrôlant la région. Il n'en reste que cette piste d'atterrissage en acier.

anapa

En 1971, américains et sud-vietnamiens montent une gigantesque opération pour couper la piste Ho Chi Minh. Ils choisissent d'intervenir non loin de cette base, sur la route n° 9 en territoire laotien. En théorie, c'est l'endroit idéal pour frapper un grand coup mais l'état major de la piste Ho Chi Minh avait fait la même analyse : l'ennemi ne pouvait attaquer qu'à cet endroit, une seule inconnue : la date de l'attaque. Il fallait donc être prêt à tout moment et dès 1970, l'armée de la piste avait préparé la riposte.

Le 28 février 1971, la bataille commence. Le 7 avril, pris dans un piège préparé depuis plus d'un an, c'est la déroute pour les troupes sud-vietnamiennes et pour l'armée américaine qui assurait la logistique aérienne. Khe San tombera peu après, ce sera le Dien-Bien-Phu de la deuxième guerre du Vietnam.

onel HOANG
N DIEN

- Nous savons et tout le monde sait que la technologie militaire américaine est avancée, beaucoup plus avancée que nous, que l'armée vietnamienne ; mais quelque soit la technologie, elle qui ont jeté la moitié des bombes au Vietnam sur la piste, c'est-à-dire à peu près quatre million de tonnes, c'est formidable mais ces bombes causaient une perte pas trop grande parce que si les pertes sont grandes, nous ne pouvons pas vaincre, n'est-ce pas. Et comment nous nous sommes

abrités contre ces bombes, c'est assez simple. Chaque jour, à la même heure, les mêmes avions apparaissent à l'horizon. Par exemple, à sept heures et demi, les B 52 par escadrilles de trois bombardaient en un lieu donné par groupes de trois appareils, cinq minutes après un groupe de trois appareils, cinq minutes après un groupe de trois appareils ; cela fait quinze B 52 qui jettent sur la piste à peu près trois cent tonnes de bombes ; mais nous savons ce règlement exemplaire de l'armée américaine et à sept heures nous nous cachons... (bruits divers).

Des bases militaires sud-vietnamiennes ou américaines, il ne reste plus que des champs de fouilles où l'on vient creuser pour récupérer de la ferraille qui sert à confectionner des ustensiles ménagers ou pour prendre des tôles pour construire une maison. Cela ne se fait pas sans danger ; à cet endroit l'année dernière, trois personnes ont été tuées par d'anciens explosifs... (abolements, ...). Autour de la base, dans la forêt, vivaient des montagnards ; ceux-ci, les Van-Thieu, chassent encore le sanglier avec des filets et des lances... (dialogues vietnamiens;..)

Pour les soldats de la piste, il fallait vivre comme les montagnards, la chasse, la pêche, quelques légumes ou fruits sauvages amélioraient un ravitaillement très maigre... (bruits d'eau).

La piste continue à descendre vers le sud dans une zone très peu peuplée la région des trois frontières, au point de jonction du Cambodge, du Laos et du Vietnam (bruits de camions).

général GIAP

-La stratégie des américains avait en certains points de vue, n'est-ce ; un contenu plutôt indochinois. Le théâtre opérationnel comprenait non seulement le Vietnam, mais encore le Laos, le Cambodge. Voilà pourquoi,

n'est-ce pas, pour faire échec à ces visées de l'agresseur, la route Ho Chi Minh avait un rôle, non seulement pour le théâtre opérationnel du Vietnam, mais encore pour le théâtre opérationnel de nos deux peuples frères. En fait, l'itinéraire, en certains points, n'est-ce pas, traversait le territoire de nos pays amis. (musique).

anapa - Dans cette région, les habitants (des sedans ou des bahis) transportent village de place en place tous les trois ans au rythme de l'appauvrissement des terrains où ils pratiquent la culture du riz sur boîtes. A cheval sur les trois frontières, ils passent d'un pays à l'autre sans se soucier d'une frontière dont le tracé n'est guère repérable sur le terrain. Peut-être est-ce à cet endroit que se trouvait la bande frontalière (coups de feu, mitraillettes...., pluie).

capitaine
AN THUC DANH
médecin
militaire - (dialogue vietnamien...) Même du temps des français, on disait qu'ils avaient du se retirer de cette région à cause du grand nombre de morts causées par la malaria. Mon unité avait déjà perdu beaucoup d'hommes à cause de cette maladie. Soixante étaient déjà morts. Avec un grand manque de médicaments et de matériel, j'ai dû trouver des traitements appropriés et la malaria a régressé.

anapa - Alors la vie ordinaire, ça veut dire aussi qu'au long de plusieurs milliers de kilomètres, il y avait des hommes, il fallait les ravitailler en nourriture, il fallait les ravitailler en essence. Comment est-ce que ça se passait ? Ca suppose une organisation invraisemblable ?

colonel HOANG
DIEN - Oui, c'est une organisation très complexe que nous ne pouvons pas tracer auparavant sur un plan, mais que la réalité de la bataille nous enseigne

et nous payons, et nous payons cette leçon. Nous pouvons combattre que de novembre jusqu'à mai. Quand la pluie tombe, c'est très difficile. (bruits de camions, d'eau...).

Pendant la guerre, les civils participaient à la construction de la piste. Ils étaient mobilisés pour aider l'effort de guerre. La piste, considérée comme l'axe principal de la stratégie - devenait une priorité absolue. Dans la paix, ce sont les soldats qui construisent ou reconstruisent cette route pour mettre en valeur l'une des régions potentiellement les plus riches du pays, les hauts-plateaux.

Le régiment 732 est venu à cet endroit en 1973, pendant la guerre. Depuis 1975, il travaille aussi à développer la culture du riz et la culture de la canne à sucre. 80 % de la nouvelle piste sur les hauts plateaux, est déjà réalisée, soit près de 750 kilomètres avec un pont tous les trois kilomètres, dans une contrée où le climat et le relief restent graves d'obstacles... (bruits de camions).

NGUYEN SY NGUYEN
ce premier
ministre chargé
des transports

- (paroles vietnamiennes...) Dès la fin de la guerre, nous avons transféré la piste Ho Chi Minh, en grande route nationale, et ceci pour construire le socialisme dans le pays. Nous voulons que les zones de montagne puissent rattrapper les zones de plaines tant sur le plan économique, que politique, que culturel et social, car nos zones de montagnes ont virtuellement de grandes capacités économiques. Actuellement la piste s'enfonce dans ces zones en plein développement économique ; certaines qui étaient auparavant inhabitées et improductives ont aujourd'hui une population sédentarisée et productive. (bruits divers : cris d'animaux, sonnettes)

spa

L'armée doit aussi cultiver pour elle même. Elle doit assurer au moins vingt pour cent de sa subsistance. Outre les travaux de la route et ses propres travaux agricoles, l'armée doit défricher et aider les paysans de ces nouvelles zones économiques à s'installer et à démarrer la production (bruits d'outils divers, voix...).

Sur les hauts plateaux, on cultive le manioc, le soja, le thé, l'arachide, le tabac, la soie, le café, le caoutchouc. Pour beaucoup de paysans vietnamiens venus des régions pauvres du pays, c'est l'eldorado ; pour les dirigeants, c'est une chance économique dont on parle parfois en rêvant.

tainie
G THI VIEN
d'une
tion de
omions

- (dialogue vietnamien...) En raison de l'acharnement des combats, nous avions l'ordre de circuler de nuit. Il y avait alors les pires difficultés. C'était déjà très dur pour les garçons mais pour nous les filles, cette tâche était encore plus dure ; comme les hommes, nous dormions sous les camions, les hamacs attachés à l'avant du moteur, avec nos sandales pour oreillers. Allongées là, nous nous endormions au bout de deux minutes, écrasées de fatigue, avec la volonté de passer coûte que coûte ; nous nous tenions prêtes à partir, dès que la route était ouverte et pour cela nous aidons les autres du groupe du génie et de la jeunesse volontaire, à dégager le chemin.

spa

- La base américaine de Plekou. Ses immenses radars aujourd'hui hors d'usage, faisaient de ce lieu une immense oreille de la jungle où passait la piste.

nel HOANG
DIEN

- De cinq kilomètres en cinq kilomètres, nous avions un appareil téléphonique et tout ce qui se passait sur la piste était rapporté à l'état maj.

de chaque commandement et l'état major de chaque commandement rapportait sur le champ à l'état major de la piste et tous les ordres du chef de la piste étaient transmis directement au commandant de chaque étape et retransmis directement aux convois.... (voix vietnamiennes).

anapa

- A quelques kilomètres de Plekou, en descendant au sud vers Banmetouot dans un village jaraï, un meeting. A l'ordre du jour, l'augmentation de la production, l'aide aux victimes du typhon "Nancy" qui a dévasté le centre du Vietnam et le Fulro (organisation de montagnards maquisards, rebels au pouvoir central, qui acceptent mal la venue de vietnamiens venus de la plaine). Semi-nomades, quelques montagnards refusent une sédentarisation imposée un peu rudement dans certains endroits. Quelques armes modernes parvenues de Thaïlande par le Cambodge incitent des jeunes à prendre le maquis. Inversement, les autorités reçoivent la reddition d'anciens maquisards car le mouvement vit difficilement. Entre trois cent et trois mille hommes courent ainsi la montagne, sans base fixe et sans véritable soutien populaire ; mais cet irrédentisme persistant inquiète encore les autorités.

Les éléphants avaient presque disparu pendant la guerre. Dans ce village de la minorité édé, surnommé le nid des éléphants, on les utilise encore mais les éléphants mangent beaucoup et portent seulement 400 à 500 kgs. Avec l'ouverture des routes, ils risquent de devenir des accessoires folkloriques d'autant que sur la piste Ho Chi Minh, les vietnamiens avaient appris à transporter des charges au moins égales sur des vélos. (bruits divers...)

Ban-Me-Tuot, la grande ville des Hauts-Plateaux. La ville reflète la richesse de la région et la venue d'un grand nombre de saïgonnais lui donne un aspect très sudiste : cafés à l'enseigne de la tour Eiffel, salons de coiffure, tailleurs confectionnant des blue-jeans, beaucoup de catholiques pratiquants chaque dimanche et un attrait particulier pour la musique occidentale (musique, chanson française....). En 1975, la chute de la ville et la débâcle de l'armée sudiste, ouvriront la route de Saïgon. L'offensive préparée pendant trois ans devait durer soixante jours, elle sera victorieuse en vingt cinq jours seulement. Pour prendre la ville, les forces révolutionnaires avaient construit une branche de la piste Ho Chi Minh, qui a permis d'amener les tanks secrètement jusqu'à huit kilomètres de la ville, un groupe du Génie sur plus de huit kilomètres, a scié à moitié les grands arbres pendant deux semaines. Le jour de l'offensive, les chars ont avancé, culbutant les arbres devant eux. (voix....)

Colonel
AN DIET
ce commandant
la division
O

- Dans la nouvelle situation de paix, le problème qui a été posé, était de faire en sorte que les cadres et les combattants continuent à rester sur place le long de la piste Ho Chi Minh. Avec la paix, chacun voulait retrouver sa famille, c'était le vœu le plus cher.

napo

Le régiment 49 de la division 471 était chargé du transport des troupes pendant la guerre. Ce régiment a été choisi pour le défilé de la victoire. Aujourd'hui, ils cultivent le café... (bruits divers, voix vietnamienne...)

Colonel
AN DIET

- Le deuxième problème à résoudre est que la reconstruction de la piste demande aujourd'hui une maîtrise toujours plus grande de la technique. Nous devons savoir à la fois y adapter de nouveaux équipements, construire un axe routier de première importance et perfectionner notre défense

napa
nationale. Comment faire avec les qualifications de nos cadres et combattants pour qu'ils soient formés à cette double tâche?

- Le régiment 574 construit soixante dix kilomètres de routes par an, mais les deux tiers de ces engins sont immobilisés par manque de pièces détachées. Au début de la guerre, il fallait six mois pour parcourir la piste Ho Chi Minh. En 1975, il fallait sept jours. Dix divisions sont aujourd'hui basées le long de la route, dont huit se consacrent à la construction et à l'économie. La route construite, l'armée la remet aux autorités civiles comme elle devra remettre une partie des exploitations agricoles. Pour diriger celles-ci, il faudra des techniciens civils ; alors on ouvre des écoles spécialisées. Les anciennes plantations françaises d'hévéas ont souffert de la guerre. Aujourd'hui à peine un tiers des hévéas sont exploités. L'ambition de développement est immense : multiplier par dix la production en cinq ans, une promesse qui ressemble un peu à une utopie. (bruits divers... camions...). Cette piste à travers la forêt est le dernier tronçon à travers la piste Ho Chi Minh. Une section de l'armée vietnamienne nous accompagne. Il sera impossible de savoir si c'est pour nous protéger du fulro ou bien si par incompréhension ils venaient faire de la figuration dans un film sur la piste. En tout cas, à l'heure du déjeuner, la troupe disparaît et nous laisse seuls dans la forêt. Nous nous retrouvons sans protection et sans figuration.

Pratiquement au bout de la route, nous croisons la branche de la piste Ho Chi Minh qui passait par le Cambodge, par Krapier.

lonel HUA
commandant en
chef de la
division 471

- (paroles vietnamiennes...) En 1975, nos unités étaient basées à au nord du Cambodge, dans le dernier tronçon de la piste Ho Chi Minh.

notre tâche était de transporter le matériel du Vietnam à pour le remettre aux forces révolutionnaires du Cambodge. Là, nous remettions une partie aux cambodgiens puis nous continuions à transporter le reste vers le sud-vietnam, plus précisément sur le front des Hauts Plateaux, soit par le fleuve comme le Mékong ou le Sésame ou par la route comme la route n° 13 qui relie à Krokier

napa - Sur ce promontoire, les armes et les munitions étaient déchargées et prenaient la route vers le Vietnam. Au début, les embarcations portaient trois tonnes. En 1975, des barges de trente tonnes assuraient le transport.

A Krakier, les soldats vietnamiens reconstruisent le port. (bruits de camions), pendant ce temps, les cambodgiens se livrent au commerce, au pied du grand bateau qui quotidiennement fait la liaison avec la capitale Pnom-Penh. A l'entrée du marché, une affiche appelle à la solidarité entre les trois pays d'Indochine. Après la chute des Kmers rouges, les massacres et la peur disparus, une vie normale s'est réinstallée. (musique, klaxons, voitures, voix...).

Si la piste Ho Chi Minh empruntait pour une part la voie fluviale du Mékong, une autre branche passait par une autre province cambodgienne : Ratanakiri. Dans la ville de Ratanakiri, un groupe de soldats cambodgiens part en forêt pour suivre quelques kmers rouges signalés le matin même par la population. (voix, voitures, cris). A Ratanakiri, nous cherchions la piste des tanks car c'est par cette piste que sont venus une partie des engins blindés, qui pénétreront dans Saïgon le 30 avril 1975, mais aucune trace ne subsiste, la forêt a tout effacé.

napa

Par cette branche de la piste Ho Chi Minh, qui traverse une partie du Cambodge, nous rejoignons le Vietnam, non loin du bout de la piste près des villages de Han-Lock, Lock-Nin, Chen-Teng ; à 120 kilomètres de Saïgon. (bruits d'eau, de voix,). Cette région n'a pas été épargnée par la guerre. Pham-King-Foung fût napalmée ; aujourd'hui elle habite toujours là et fait ses études de médecine, elle souffre toujours de ses brûlures, (musique, moteurs, ...).

Si la piste Ho Chi Minh s'arrêtait là, les armes et les hommes continueraient leur chemin secrètement ; d'abord jusqu'à Koutchi, à soixante dix kilomètres de Saïgon où se trouvait l'état-major souterrain des forces révolutionnaires du sud ; deux cent kilomètres de souterrains approchant jusqu'à 40 Kilomètres de Saïgon. Vingt mille postes de tir, des galeries de 40 à 60 centimètres de diamètres, avec des goulots d'étranglement pour que les américains plus larges d'épaules ne puissent passer. A quelques mètres de la salle souterraine de l'état-Major, trois bombes de B 52 sont tombées ; il y avait cinquante officiers réunis, tous furent sains et saufs.

Colonel TRAN
PHUNG
Commandant en
chef de l'armée
révolutionnaire
Saïgon

- (dialogue vietnamien...) Il est exact que la piste Ho Chi Minh a permis de ravitailler l'ensemble de l'armée de libération du sud et en particulier elle a contribué au ravitaillement de notre armée de libération de Saïgon. S'il n'y avait pas eu de ravitaillement de la part du nord, notre lutte au sud aurait été très difficile. Au moment précis où nos forces ont surpassé celles de l'ennemi et où la dynamique de la victoire a penché de notre côté, nous avons vu que nous pouvions très rapidement

libérer Saïgon en combinant les forces de l'armée et les forces populaires ... (coups de feu...).

- Mais le but final était Saïgon où des commandos infiltrés avaient construit des caches d'armes à quelques centaines de mètres seulement des points stratégiques de la ville comme ici à moins de trois cent soixante dix mètres du quartier général des forces spéciales du sud et d'un organisme d'aide militaire américain : l'I.C.S.S.

-(Paroles vietnamiennes...) J'ai reçu mon ordre de mission en 1964 et en 1965, je suis venu ici à Saïgon et j'ai entrepris la construction de la cache d'armes ; j'y ai entreposé des armes avec l'aide de mon chef Ljo-Yang-Chang qui amenait les armes enveloppées dans un bloc de latex, j'avais choisi comme couverture d'être ouvrier du caoutchouc afin d'avoir un métier en règle avec la loi et de pouvoir vivre à l'intérieur des lignes ennemies en toute légalité. Nous avons transporté jusqu'ici environ une tonne d'armes en vue de l'offensive contre l'objectif désigné, à savoir le commandement spécial des forces armées de la capitale et d'un organisme militaire américain : l'I.C.S.S. juste à côté d'ici.

- Alors on a toujours cherché à bombarder la piste par le B.52 ou bien organiser des opérations de commando pour chercher des renseignements et pour chercher à stopper la piste ; mais on n'a pas réussi.

- Le 30 avril 1975, Saïgon tombe. Pour certains c'est la panique et la fuite, pour d'autres c'est le suicide ; pour la plupart c'est l'expectative ou la satisfaction ; pour les américains, c'est la débâcle. (bruits divers...)

Colonel HOANG
VAN DIEN

- Je me souviens de l'histoire d'Athé dans la mythologie. Athé est l'enfant de la terre, n'est-ce pas ? Quand il était sur la terre, il était invincible ; nous aussi quand nous sommes, quand nous étions sur nos terres, nous étions invincibles... (bruits de camion...).

napa

- Militairement, c'est fini. A onze heures et demi, le mercredi 30, les soldats communistes entrent dans le Palais d'Oclaf où les attend le général Minh. Une autre histoire commence. L'ancien monde se liquide sans brutalité comme si c'était écrit depuis toujours (sifflements, bruits de voitures, klaxons...).

La piste Ho Chi Minh avait commencé en 1959 à Hanoï, elle s'arrêtait ce jour là à Saïgon quidevenait : Ho Chi Minh Ville.