

Marc Meuleau,
Des pionniers en Extrême-Orient.
Histoire de la Banque de l'Indochine 1875-1975,
Fayard, 1990, 652 p.

[94] Pour lancer sa politique d'équipement en l'absence du crédit de la Banque de l'Indochine, [Le Myre de Villers] augmente les ressources du Trésor colonial en prenant le contrôle direct des commerces de l'opium et de l'alcool, jusqu'alors affermés, et en augmentant les impôts. Le budget de la colonie fait un bond de plusieurs millions de francs entre 1879 et 1882, ce qui permet la réalisation d'une ligne de tramway à vapeur entre Saigon et Cholon, ainsi que l'ébauche d'un réseau ferroviaire entre Saigon et les principales villes de la région (77 kilomètres de voies ferrées sont effectivement construits entre 1881 et 1886). Un nouvel élan est donné au bâtiment et aux travaux publics avec l'adjudication d'un palais de justice, des aménagements portuaires, des constructions pour l'armée¹.

La succursale de Saigon [de la Banque de l'Indochine] tire avantage de cette activité. La prospérité des affaires locales lui procure de beaux bénéfices. Mais, s'abritant derrière des statuts qui limitent ses opérations au court terme, la durée maximale autorisée des prêts étant de six mois, elle proclame que son objet n'est pas de financer les infrastructures dont manque la Cochinchine. Les sommes engagées sont considérables et les immobilisations [95] longues, car la rentabilité des programmes d'équipement, quand elle existe — ce que Michelot met en doute avec raison pour les premières voies ferrées —, n'autorise qu'un remboursement lent, progressif, s'étalant sur plusieurs années. En janvier 1882, malgré le rapport très élogieux de Michelot, le conseil d'administration refuse son crédit à la maison Schroeder Frères à cause du montant et de la durée du prêt demandé: 3 millions de francs sur trois ans. Pourtant, à regarder les opérations de la succursale, il n'est pas exceptionnel que, par la reconduction des avances consenties pour six mois, celle-ci apporte à certaines grandes maisons une assistance qui déborde allègrement le cadre statutaire. L'argumentation de la Banque de l'Indochine dissimule le vrai motif de son attitude: elle ne veut participer qu'à des projets dont la rentabilité immédiate est assurée. Chaque semestre, elle doit présenter un compte bénéficiaire à ses actionnaires. Société de droit privé, tenue de faire des profits mais aussi de garantir son émission fiduciaire, elle considère qu'elle n'a pas à prendre le risque de transformation, d'investir ses ressources à court terme en emplois à long terme, même si les profits escomptables dans le futur font plus que compenser le manque à gagner immédiat. Le raisonnement serait sans faille si la Banque n'avait pas une claire conscience des avantages qu'elle tire directement et indirectement des travaux engagés. Les équipements, payés par un surcroît d'impôts, profitent au premier chef à la succursale. La position de Michelot devant le projet de voie ferrée entre Saigon et Phnom Penh est typique de l'attitude de la Banque, qui refuse de s'engager tout en n'ignorant rien de ses retombées positives:

«Si, après examen, je reste convaincu que ce chemin de fer ne fera que grever les finances de la colonie sans compensation, je m'abstiendrai de prendre part à la discussion pour ne pas avoir à voter contre, car il est une chose dont je ne doute pas dès maintenant, Messieurs, c'est que cette voie ferrée qui nous mettra à huit heures de Phnom Penh, où nous pourrons alors, si c'est votre désir, faire des affaires assez importantes, donnera de l'extension et du développement aux opérations de votre succursale dont je dois m'occuper d'abord, avant de penser à la chose publique qui est déjà défendue? [sic] par tant de gens plus compétents que moi.»

¹ Martin J. MURRAY, *The Development of capitalism in Colonial Indochina (1870-1940)*, Berkeley, Los Angeles, London, 1980, pp. 169 et 543; Charles MEYER, *La Vie quotidienne des Français en Indochine, 1860-1910*, Paris, Hachette, 1985.

Lettre de Saigon à l'administration centrale, 3 avril 1880.

En d'autres termes, plus crus, la Banque refuse de se considérer comme un service public destiné à seconder les vues du gouvernement colonial. Une position qui ne change pas, ni avec les années ni sous les circonstances.

=====
[134] La plupart des fonds avancés au protectorat servent à financer l'équipement du Tonkin. Les contrats que l'administration coloniale passe avec les entrepreneurs sont souvent d'un montant élevé et les travaux publics constituent à plusieurs reprises le principal élément d'activité de Hanoi comme de Haiphong². Mais le conseil d'administration ne s'en réjouit pas, car il sait la fragilité de ce genre d'affaires. Elles ont pour garantie un budget sans cesse en déficit et dépendent entièrement de la volonté du résident général. Ainsi, après Paul Bert qui lance une active campagne de travaux publics, A. Bihourd et son successeur Constans jugent préférable de restreindre les commandes du gouvernement. L'alternance des périodes d'activité — parfois intense, comme en 1891-1893 — et des périodes d'incertitude ou de marasme n'est pas appréciée de la Banque, qui cherche à asseoir son activité de banque d'émission sur des courants d'affaires réguliers. D'autre part, certains grands chantiers se révèlent être des gouffres financiers, telle la ligne ferroviaire reliant Phu-Lan-Thuong à Lang-son, dont le devis initial est de 5 millions de francs et qui coûte en réalité 22 millions (357 millions de francs-1990) pour 101 kilomètres de voies, de surcroît mal conçues (Paul Doumer est contraint quelques années après de les faire changer, la voie étroite choisie originellement se montrant incapable de supporter un trafic lourd et régulier). Pour la Banque de l'Indochine, chaque relèvement du coût estimé signifie de nouveaux délais, de nouvelles avances à consentir et le risque que le protectorat renonce au projet, refusant de payer plus avant les travaux déjà réalisés par la société adjudicataire à laquelle l'un des deux sièges a consenti des crédits, principalement sous forme de prêts aux entrepreneurs. Pour limiter les risques, comme dans le cas de la voie ferrée, la succursale de Haiphong reçoit directement les traites en piastres de la résidence générale grâce à la délégation consentie par la société adjudicatrice, les envoie à Paris ou à Londres aussi vite que le permet le change, et module ensuite ses autorisations de crédit selon l'avancement de travaux, les créances en cours ainsi que le montant et la date des prochains versements que doit effectuer le Trésor du protectorat³.

[174] L'indifférence de la Banque de l'Indochine à la mise en valeur des colonies mérite d'être nuancée. Elle est certaine pour les agriculteurs indigènes, pour les affaires qui n'ont pas une certaine surface. En revanche, la Banque est le partenaire attitré des usines de décorticage du riz, des compagnies de transports fluviaux, des mines de houille au Tonkin. Ses statuts lui interdisent d'entrer dans le capital d'une société et la contraignent à limiter son assistance à des crédits de six mois maximum, d'où une participation médiocre aux créations de sociétés. Sa méfiance à l'égard des grands équipements commandés par le gouvernement colonial provient de plusieurs échecs coûteux. Un moment engagée dans la Compagnie des chemins de fer de Saigon à Mytho, elle en ressort après que Michelot a constaté un déficit chronique proche de 500.000 francs (malgré une subvention de l'administration coloniale de 285.775 francs) et les défauts de sa réalisation: «La voie est évidemment mal faite et le matériel mauvais [...], les prochaines pluies emporteront tout le ballast en sable⁴.» Sur l'insistance de Lanessan, la succursale de Haiphong prête 6 millions de francs de 1891 à 1893 pour la voie ferrée reliant Phu-Lan-

² A.G.O. Banque de l'Indochine, 8 mai 1886, 5 mai 1887, 11 mai 1888.

³ Martin J. MURRAY, op. cit., p. 171 et p. 544, note 38.

⁴ Lettre de Saigon à Administration Centrale [AC], 18 décembre 1885.

Thuong à Lang-son; elle n'est finalement remboursée qu'en 1896 sur l'emprunt de 80 millions de francs. Les réticences de la Banque ne sont pas nées de l'imagination craintive d'un directeur parisien, elles s'expliquent par l'expérience vécue.

Une affaire à part: le chemin de fer du Yunnan

[211] Le chemin de fer du Yunnan a frappé l'imagination des contemporains. Outre la prouesse technique, démonstration du «génie français», il est la preuve tangible de la prépondérance française en Chine du Sud, la concrétisation d'une zone d'influence. Il est d'abord l'œuvre de Paul Doumer, initiateur du projet. Il est aussi l'une des plus importantes affaires de la Banque de l'Indochine de 1901 à 1910. Pourtant, les archives de la Banque sont loin de satisfaire l'historien: aucun dossier sur le Yunnan n'a été conservé, les comptes ont disparu et les informations sont livrées au compte-gouttes par les trop rares mentions que le conseil, l'administration centrale et les différents sièges du Tonkin font de l'avancement des travaux. L'appréciation du rôle joué par la Banque reste floue⁵.

L'accord des 9 et 10 avril 1898 reconnaît à la France le droit de construire une voie ferrée au Yunnan. La réalisation du projet obéit à des motifs politiques plutôt qu'économiques. Le Yunnan est connu pour être une province pauvre, dont seuls l'opium et l'étain présentent un intérêt pour les négociants européens. Les importations viennent pour une large part de Hong Kong et il ne semble pas que des produits français ou indochinois puissent profiter de l'établissement de la liaison ferroviaire pour prendre la place des marchandises britanniques. Certes, les promoteurs du projet font valoir que, depuis qu'en 1893 la Compagnie des messageries fluviales Marty et d'Abbadie a établi une liaison régulière entre Haiphong et la frontière chinoise par le fleuve Rouge, le transit entre le Yunnan et Hong Kong par le Tonkin ne cesse de progresser — de 5 millions de francs en 1891, il passe à 9,5 en 1896 et à 17 en 1897 —, et qu'une voie ferrée ne peut qu'accentuer ce mouvement. Ils sont soutenus par des entreprises métallurgiques à la recherche de commandes, [212] à un moment où la concurrence américaine remporte nombre de marchés grâce à ses prix de revient les plus bas du monde. Mais, à regarder le processus qui aboutit à la décision de construire la ligne, le rôle des hommes politiques, et plus particulièrement de Paul Doumer, est déterminant. Le gouverneur général de l'Indochine a deux grandes ambitions: enrichir l'Indochine en détournant les courants commerciaux de la Chine du Sud, et annexer les provinces limitrophes du Tonkin. Le chemin de fer du Yunnan contribuerait à l'une et à l'autre. Les études de la mission Guillemoto, chargée par le ministre des Colonies de s'enquérir de la «meilleure voie de pénétration directe du Tonkin à Yunnanfou», sont menées rapidement et concluent, conformément à l'attente de Doumer, que le coût d'une voie ferrée de Laokay, sur la frontière sino-tonkinoise, à Yunnanfou atteint le montant raisonnable de 70 millions de francs (1.134 millions de francs-1990) pour 500 kilomètres environ. Le 11 novembre 1898, Doumer rencontre les représentants des banques et les rallie à ses vues après avoir accepté qu'une garantie d'intérêts de 3 millions de francs annuels soit accordée à la compagnie concessionnaire par le gouvernement général. Il obtient

⁵ Pour étudier l'histoire du chemin de fer du Yunnan, nous nous sommes principalement servi, en plus des informations contenues dans la correspondance entre Haiphong, Hanoi et Paris, des ouvrages suivants: Michel BRUGUIÈRE, «Le chemin de fer du Yunnan: Paul Doumer et la politique d'intervention française en Chine (1889-1902)», I-III, *Revue d'histoire diplomatique*, janvier-mars, avril-juin et juillet-septembre 1963; Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, *Le Chemin de fer du Yunnan*, Paris, 1910; CHAO YUNG SEN, *Les Chemins de fer chinois: étude historique, politique, économique et financière*, Paris, 1938.

aussi l'acquiescement de deux entreprises de constructions métallurgiques, la Société des Batignolles et la Régie générale des chemins de fer [du comte Vitali]. Le 3 février 1899, ces deux sociétés se joignent à la Société générale [SG], au Crédit lyonnais, au CIC et à la Banque de l'Indochine pour former un consortium ayant pour but la construction et l'exploitation de la voie.

En réalité, l'accueil du projet par les établissements de crédit en fut mitigé. Leur adhésion ne se fait que du bout des lèvres. Stanislas Simon [de la Banque de l'Indochine] dispose d'une information de qualité grâce aux renseignements collectés par les sièges de Hanoi et de Haiphong, notamment auprès de l'Union commerciale indochinoise d'Ulysse Pila qui fait commerce d'étain et d'opium pour la Régie de l'opium. En février 1899, il évoque devant Colson, délégué par Doumer auprès du consortium, «les difficultés de tout ordre qui ont frappé les représentants de tous les établissements⁶». Les banques acceptent de poursuivre plus avant en envoyant une mission, mais à condition que les frais, estimés à 600.000 francs, leur soient remboursés — belle preuve de confiance dans l'avenir de l'affaire... —, et surtout elles émettent l'idée que les deux concessions distinctes, Haiphong-Laokay et Laokay-Yunnanfou, ne fassent plus qu'une — le premier tronçon laissant espérer des bénéfices rapides, mais non le second. Sur la réponse dilatoire de Colson, la mission d'études part le 12 mars 1899. Les troubles au Yunnan en juin 1899, puis la guerre des Boxers, renforcent encore les préventions des établissements de crédit. En novembre 1900, le rapport de la mission établit un devis définitif à 107 millions de francs, dont 101 à moyen et long terme. Malgré les concessions de Paul Doumer, le Crédit lyonnais se retire de l'affaire pendant que la Banque de Paris et des Pays-Bas [Paribas] refuse de souscrire autrement que symboliquement. Pour éviter de nouvelles défections, [213] Doumer accorde à la compagnie concessionnaire la jouissance pour soixante-quinze ans du tronçon indochinois construit sur les fonds de l'emprunt de 200 millions de francs, une subvention de 12,5 millions de francs et une annuité budgétaire de 3 millions de francs pour garantir un emprunt obligataire de 76 millions. Les quatre banques du consortium sont tenues de souscrire le capital social de la société concessionnaire, baptisée Compagnie française des chemins de fer d'Indochine et du Yunnan, soit 12,5 millions de francs, et de placer l'emprunt de 76 millions pour le compte de la Compagnie. Un engagement bien faible, que stigmatise Doumergue devant le Parlement:

«On donne à la compagnie la ligne que la colonie va construire avec les fonds de l'emprunt, et qui ira de Haiphong à Laokay; le coût de cette ligne est évalué à 50 millions; on la donne entièrement, pour une période de 75 années, à la Compagnie qui l'exploitera "à ses risques et périls". Mais il y a fort peu de périls pour l'exploitation de la ligne de Haiphong à Laokay! On évalue le rendement à environ 2.400.000 francs, et on considère que le bénéfice net sera de 1 million! Les bénéfices, il est vrai, seront partagés (avec la colonie). Mais quel est le capital-actions que ces 500.000 francs serviront à rémunérer? [...] Il est très faible: 12.500.000 francs. C'est une excellente affaire, un placement de père de famille!...» Journal officiel, séance du 28 juin 1901.

Les banques tirent ainsi parti de leur communauté de vues devant un investissement dont la rentabilité leur paraît douteuse. Face à un pouvoir politique pressé d'aboutir, elles se rassemblent autour d'Hély d'Oissel et de Stanislas Simon, et obtiennent par la convention du 15 juin 1901 des avantages considérables, extravagants même pour les adversaires du projet. En termes quelque peu anachroniques, les banques réussissent là un fort bel effet de levier. Elles prennent le contrôle d'une entreprise avec une mise de fonds faible — sur les 12,5 millions de francs, la plus grande part des actions est replacée dans le public; en 1917, la Banque de l'Indochine ne détient que 950.000 francs d'un capital social de 17,5 millions — grâce à un endettement obligataire très élevé de la Compagnie (75%

⁶ Entrevue de Simon et Colson, 3 février 1899, dans BRUGUIÈRE, *art. cit.*

des fonds rassemblés) dont le remboursement, garanti par l'État, est gagé au moyen d'une allocation annuelle versée par le gouvernement général de l'Indochine (3 millions pendant soixante-quinze ans). Une très belle opération, à condition qu'il n'y ait pas de nouveaux apports à faire et que la ligne se montre aussi rentable que prévu.

La construction des deux tronçons, au Tonkin et au Yunnan, s'effectue séparément. En Indochine, les travaux se font sous régie à partir de 1903 et, en février 1906, les 475 kilomètres de voie allant de Haiphong à Laokay sont achevés. Au Yunnan, la Compagnie française des chemins de fer d'Indochine et du Yunnan, détentrice de la concession, confie à la Société de construction des chemins de fer indochinois la réalisation de la voie pour un prix forfaitaire de 95 millions. Cette société, créée [214] pour la circonstance, regroupe en fait les banques actionnaires de la Compagnie et les deux entreprises métallurgiques membres du consortium. Mais les travaux piétinent. Le tracé primitivement retenu se révèle irréalisable pour monter des premiers contreforts, à 400 mètres d'altitude, jusqu'à 1.700 mètres, hauteur moyenne du plateau yunnanais. Le nouveau tracé n'est approuvé qu'en janvier 1904⁷. En avril 1906, la Société invoque le changement de tracé, l'achèvement avec huit mois de retard de la ligne Haiphong-Laokay qui ne permet pas d'acheminer à temps le matériel venu de France et immobilisé à Haiphong, et l'insalubrité de la vallée du Namti, où 10.000 coolies meurent de 1904 à 1909, pour réclamer une révision de la convention devant des dépenses en large dépassement du devis initial. D'avril 1906 à février 1907, des mesures transitoires sont prises, jusqu'à ce qu'une loi fixe les conditions d'un nouvel apport de fonds. Deux solutions se présentent au gouvernement: refuser tout appui à la Compagnie et mettre la construction de la voie en régie, ou poursuivre les travaux en fournissant à la Compagnie des moyens financiers supplémentaires. Les enquêtes menées par les représentants de l'État relèvent les nombreuses erreurs de la Compagnie concessionnaire. En janvier 1907, le consul de France à Mongtsé envoie au ministre des Colonies Milliès-Lacroix un rapport sans complaisance⁸ :

«L'enquête de la commission va lui permettre de présenter un projet de loi pour un emprunt dont le montant atteindra sans doute de 40 à 45 millions [de francs]. La Société prétend que 62 nouveaux millions sont nécessaires, mais là-dessus, elle compte son bénéfice, soit 15 millions. Or, comme elle semble bien avoir commis d'assez grosses fautes, il paraîtra juste qu'elle les paie par un bénéfice moindre. le contrôle financier étroit qui lui sera imposé permettra également de réduire les frais généraux, les libéralités parfois excessives de la Société envers les entrepreneurs, toute cette "gabegie" et ce coulage qui ont dans le passé coûté si cher.»

Lettre du 25 janvier 1907.

Pourtant, le gouvernement choisit de maintenir le cadre existant. Par la convention du 15 février 1907, approuvée par la loi du 7 mars 1907, le gouvernement français accepte de prélever jusqu'à 30 millions de francs sur le reliquat de l'emprunt indochinois de 200 millions de francs, la Compagnie augmente son capital de 12,5 à 17,5 millions, et tous deux s'en remettent à une commission arbitrale pour fixer définitivement les responsabilités respectives et le montant des nouveaux apports de chacun. Le 13 avril 1908, la commission rend sa sentence. Au lieu des 101 millions de francs initialement prévus, la ligne de Laokay à Yunnanfou est estimée à 158 millions. 25,4 millions sont à la charge de la Compagnie, le solde devant être apporté par la colonie d'Indochine. Une justice de Salomon qui double l'investissement initial de la Compagnie et contraint la Société de construction des chemins de fer indochinois à se mettre en liquidation judiciaire. La Compagnie, elle aussi menacée, ne traverse l'orage qu'en émettant un second

⁷ *Le Chemin de fer du Yunnan*, pp. 53 ss.

⁸ «Le chemin de fer du Yunnan», dossier S. 51-19-12 (3), archives de Shanghai de la Banque Indosuez.

emprunt [215] de 10,5 millions en 1909. Bien que la voie soit ouverte de Haiphong à Mongtsé depuis 1908, et malgré un succès supérieur aux prévisions pour le tronçon Haiphong-Laokay, les recettes d'exploitation sont encore trop maigres pour couvrir le supplément de dépense. De son côté, le gouvernement général de l'Indochine lance un emprunt de 53 millions, dit de «liquidation des chemins de fer d'Indochine et du Yunnan⁹ ».

La fonction éminemment politique de la voie du Yunnan contraint le gouvernement français à la conciliation. Il lui importe absolument que la construction ne s'interrompe pas. Le 7 mars 1907, François Deloncle, député de Cochinchine, parlant au nom de la commission des Affaires étrangères, des Protectorats et des Colonies de la Chambre, met en avant l'impossibilité de cesser les travaux:

«Il suffit de considérer les conséquences politiques, économiques et financières d'un tel sursis pour se convaincre que le premier devoir du gouvernement était de faire tous ses efforts pour éviter tout arrêt et même tout ralentissement des travaux. Le licenciement brusque de tout ou partie des 50.000 ou 60.000¹⁰ hommes réunis à grand-peine et grands frais de tous les points de la Chine eût, en dehors de toute complication diplomatique, occasionné sur nos frontières un danger d'autant plus grand que les vivres manquent au Yunnan et que la famine sévit d'une façon très intense dans les provinces voisines de la Chine. La désorganisation des chantiers, leur réorganisation ultérieure, l'abandon des travaux et les réfections onéreuses occasionnées par ce délaissement eussent encore entraîné des dépenses qui fussent inévitablement retombées sur notre colonie.»

Rapport de la commission.

Le gouvernement général de l'Indochine n'a rien à gagner à reprendre sous la forme d'une régie des travaux qui ont tardé à s'organiser mais qui sont désormais bien engagés, ce que reconnaît le consul de Mongtsé dans la même lettre où il stigmatise les «fautes» de la société:

«Les membres de la commission partent aujourd'hui, emportant, en ce qui concerne la bonne marche future des travaux, la meilleure impression. Les coulis [sic] abondent. On en compte 46.000 au travail! Et il ne s'agit plus de gens venant tâter des chantiers pour repartir quelques jours après mais bien d'un élément stable, d'individus établis à demeure et que leur besogne et les salaires reçus satisfont. Les situations mensuelles sont superbes. Dans le bas Namti, on recommence à poser la voie à partir du kilomètre 32 et l'on va aller sans interruption jusqu'au kilomètre 77 qui sera sans doute atteint en juin prochain. A ce moment, je crois que le commerce local désertera la voie du fleuve Rouge, si longue et si coûteuse par suite des accidents de jonques et des pillages de marchandises.»

Lettre du 25 janvier 1907.

Les conditions sont maintenant réunies pour avancer rapidement, et il ne peut être question de risquer d'arrêter les chantiers au moment où [216] ils deviennent enfin efficaces. Effectivement, malgré les troubles de 1908, la voie progresse vite. Mongtsé est atteint en avril 1909, et, Yunnanfou le 30 janvier 1910. La ligne, longue de 468 kilomètres, compte 3.422 ouvrages d'art, soit un tous les 137 mètres. Son prix de revient atteint la somme inégalée de 354.881 francs par kilomètre, contre 125.000 pour le Pékin-Moukden, 156.400 pour le Pékin-Hankéou, ou encore 233.600 pour le Shanghai-Nankin. L'inauguration se fait en grande pompe en présence du vice-roi du Yunnan, Li Ching Shi, de Maxime Getten, directeur général de la Compagnie, et de Bourgeois, consul de France. Le succès est immédiat. En 1913, la Compagnie transporte 2 millions de passagers, dont

⁹ Annuaire des entreprises coloniales, Paris, 1930; André BOURBON, *Le Redressement économique de l'Indochine 1934-1937*, Paris, 1938, pp. 408-410.

¹⁰ Ils sont 46.000 sur les chantiers, occupés à des travaux de terrassement, et encore de 10 à 15.000 aux travaux annexes, transports, ravitaillement...

95% de Chinois en quatrième classe¹¹. Mais le poids de son endettement comprime les bénéfiques. Dans les années 1920, alors qu'elle est en pleine activité, elle distribue des dividendes qui vont du tiers au quart de ceux distribués par la Banque de l'Indochine. Un placement médiocrement rentable pour la Banque, à ne considérer que son rôle d'investisseur.

La Banque de l'Indochine et la Compagnie concessionnaire sont étroitement liées. La Banque, membre du consortium fondateur, devient un actionnaire de référence. Elle participe au syndicat de garantie de l'emprunt des 76 millions. Sa position éminente est reconnue par la nomination d'Hély d'Oïssel à la présidence de la Compagnie, celle d'Alexis Rostand à la vice-présidence (il entre au conseil de la Banque le 19 février 1902 en remplacement de Denormandie) et le choix de Stanislas Simon comme administrateur-délégué¹². Le siège de la Compagnie à Paris est choisi par la Banque, dans l'immeuble voisin du sien, au 15 bis, rue Laffitte. Les liens se resserrent pendant les années difficiles. En 1908, quand la commission d'arbitrage confirme que le capital social de la Compagnie doit passer de 12,5 à 17,5 millions de francs, la Banque porte sa participation à 950.000 francs, soit au-delà de ce que sa part initiale lui impose, pour remplacer un actionnaire défaillant. En 1909, elle entre dans le syndicat de garantie qui émet le second emprunt de 10,5 millions, malgré la froideur des épargnants pour un placement qui se révèle désormais à risque¹³.

La Banque figure également parmi les principaux actionnaires de la Société de construction des chemins de fer indochinois (100.000 francs sur 4 millions). Mais l'objet de cette dernière est différent: elle est une entreprise industrielle et de travaux publics, non une société financière comme l'est la Compagnie pendant la période de construction, avant que l'exploitation ne commence. Les dirigeants de la Société des Batignolles et de la Régie générale des chemins de fer, Jules Gouin et le comte Vitali, en tiennent les rênes, tandis que la Banque de l'Indochine est son établissement de crédit principal¹⁴. La Banque a plusieurs rôles, et avant tout celui de conseil. Elle est installée au Tonkin depuis seize ans, en Chine depuis trois ans, et elle introduit les représentants de la Société installés à Haiphong, Hanoi, Laokay et Mongtsé auprès de [217] l'administration coloniale, des diplomates, des milieux d'affaires. L'agence de Hanoi connaît tout particulièrement les entrepreneurs, venus nombreux dans la capitale politique de l'Indochine pour avoir leur part des chantiers lancés par Paul Doumer et ses prédécesseurs. La Banque reçoit leur cautionnement lorsque la Société leur attribue la réalisation d'une partie de la ligne (en 1903, la Société répartit les 468 kilomètres de voie entre 12 entrepreneurs; de 1906 à 1909 ils sont 54). L'agence de Hanoi va même jusqu'à constituer le cautionnement de certains entrepreneurs quand ils disposent de gages solvables — titres, immeubles — ou quand, chose fréquente, ils exercent avec succès des activités autres que les travaux publics, tels les transports, le négoce, l'exploitation de carrières...

Les sièges de la Banque de l'Indochine font également des avances à la Société et aux entrepreneurs. Chaque mois, les situations mensuelles établissent l'avancement des travaux et les sommes que la Société doit acquitter aux entrepreneurs. Les montants sont variables pendant la décennie que dure les travaux: ils culminent pendant les années 1906-1908, période où la voie progresse le plus rapidement. La convention établie en 1907 stipule que les situations mensuelles ne doivent plus excéder 3 millions de francs afin de respecter la dépense prévue pour l'année, soit 35 millions (548 millions de francs-1990). La

¹¹ Le Chemin de fer du Yunnan; Michel BRUGUIÈRE, *art. cit.*, III; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, *op. cit.*, p. 622.

¹² PV, 19 février 1902.

¹³ PV, 13 mai 1908, 9 juillet 1908.

¹⁴ Lettre de AC à Hanoi, 7 septembre 1901.

durée moyenne des avances consenties par la Banque aux entrepreneurs pour l'achat des matériaux et les salaires, et à la Société pour payer les entrepreneurs en attendant les fonds de France, ne nous est pas connue. Il est impossible de la calculer avec précision, mais les avances ne peuvent pas, statutairement et par volonté de l'administration centrale, dépasser six mois. Elles ont vraisemblablement une durée de trois ou quatre mois pour les entrepreneurs, et de quelques jours, éventuellement quelques semaines, pour la Société. En 1907, sachant que les avances aux entrepreneurs représentent l'essentiel de leur financement, l'engagement de la Banque pendant la saison sèche, quand les chantiers se transforment en fourmilières humaines, approche la dizaine de millions de francs. Quelques mois après, il retombe des deux tiers.

Les succursales de Saigon et Haiphong font le change pour le compte de la Société et l'approvisionnement en piastres métalliques. Les fonds de la Société viennent des ressources collectées par la Compagnie à Paris et libellées en francs. La Banque de l'Indochine est chargée de transférer les sommes nécessaires, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et de les mettre à la disposition des bureaux de la Société sous forme de piastres. La réforme monétaire de 1903 introduit une difficulté inattendue: les piastres mexicaines sont démonétisées, interdites d'importation en Indochine. Seule la piastre française de commerce a cours légal. L'accélération soudaine des travaux du chemin de fer du Yunnan accentue le traditionnel courant d'exportation des piastres d'argent. Les 46.000 coolies exigent d'être payés en monnaie métallique et marquent leur préférence pour les piastres de commerce, de meilleur aloi que [218] toutes les autres pièces d'argent circulant en Extrême-Orient. Cependant la relative rareté des piastres de commerce en Indochine, née du rythme, trop lent de leur frappe à la Monnaie de Paris, renchérit leur coût d'acquisition pour la Société, qui s'en plaint à la Banque de l'Indochine. Celle-ci fait la sourde oreille et refuse de la soutenir dans sa démarche auprès du gouverneur général demandant la réintroduction de piastres mexicaines en Indochine, de façon à les échanger contre les piastres de commerce et à exporter ces dernières au Yunnan. La Banque se pose en garant de la réforme monétaire, un comportement conséquent pour un institut d'émission¹⁵.

«En ce qui nous concerne, nous sommes comme vous complètement opposés à ce mode de procéder, car ce serait aller directement à l'encontre du but poursuivi par le gouvernement et nous-mêmes, et qui consiste à chasser la mauvaise monnaie qui circulait dans le pays pour le remplacer par de la monnaie de bon aloi.»

Lettre confidentielle de l'administration centrale à la succursale de Haiphong, 18 mai 1906.

Après une tentative infructueuse pour remplacer les piastres françaises par les piastres du Hou Peh, et un autre échec pour obtenir du gouvernement général qu'il interdise l'exportation des piastres de commerce en Chine, la Société doit se résoudre à payer ses ouvriers avec une monnaie chèrement acquise.

La création d'une agence au Yunnan est envisagée à trois reprises. En 1900, le gouvernement français essuie un refus de la Banque, celle-ci estimant que ses sièges au Tonkin sont à même d'apporter au projet les services bancaires indispensables. En 1905, nouveau refus bien que l'initiative vienne d'Ulysse Pila, un membre du conseil de la Banque. Ulysse Pila présente sa requête en tant que président de l'UCIC (Union commerciale indochinoise), une maison de commerce qui fournit l'opium au gouvernement général depuis sa fondation en 1904, fait le commerce du riz, transporte du matériel pour le compte de la Société de construction des chemins de fer indochinois. Ses achats d'opium en 1905 se montent à 3 millions de francs (49,8 millions de francs-1990), soit 1.250.000

¹⁵ Correspondance AC-Haiphong, 1905-1906 (voir plus particulièrement la lettre de AC à Haiphong du 18 mai 1906).

piastres, qu'elle règle pour l'essentiel en monnaie d'argent, d'où des transports de numéraires longs, incommodes, dangereux et coûteux: il faut quatre chevaux pour apporter, au rythme de 25 kilomètres par jour, 10.000 piastres du Tonkin à Mongtsé¹⁶. L'UCIC envisage de se faire banquier en délivrant des chèques payables à Mongtsé à quatre-vingt-dix jours et qui circuleraient ensuite dans le Yunnan, ou même en émettant des billets de banque. Mais la tâche est difficile, et elle préfère se tourner vers la Banque de l'Indochine pour lui proposer l'affaire. Ulysse Pila fait valoir auprès du Conseil que le commerce du Yunnan empruntant la voie du fleuve Rouge est déjà très actif — il l'évalue à 15 millions de francs dans chaque sens — et que la consolidation des [219] intérêts français au Yunnan requiert la présence d'une banque sur place pour alléger les charges financières pesant sur les entreprises venues commercer depuis le Tonkin. Les sièges de la Banque de l'Indochine consentent des avances à quatre-vingt-dix jours au plus. Or il faut plus de trois mois pour venir de Haiphong au Yunnan, conduire ses transactions, qui consistent le plus souvent en échange de filés de coton contre de l'opium ou de l'étain, et redescendre au Tonkin pour désintéresser la Banque de l'avance accordée. Aussi «l'absence d'une banque à Mongtsé ne permet-[elle] d'engager des affaires qu'avec des capitaux énormes, et par suite entrave le développement du commerce¹⁷ ». Mais les représentants des banques parisiennes au conseil ne suivent pas Ulysse Pila, convaincus que les affaires de l'UCIC et des rares maisons françaises commerçant avec le Yunnan ne suffisent pas à fournir le mouvement d'opérations indispensable à une agence, une fois retombée l'activité exceptionnelle née de la construction de la voie ferrée.

L'achèvement de la voie ferrée modifie la position du conseil: en décembre 1909, il se déclare prêt à ouvrir à Yunnanfou. Gabriel Poulet-Osier, jusqu'alors détaché à Mongtsé pour représenter la Banque auprès des différents ingénieurs responsables de l'avancement des travaux, est nommé directeur de l'agence le 16 mars 1910 avec mission de procéder à son ouverture. Mais, en septembre, les autorités chinoises font connaître leur refus. Yunnanfou ne faisant pas partie des villes ouvertes aux étrangers, la diplomatie française ne peut que s'incliner et conseille à la Banque de s'installer à Mongtsé, qui fait partie des «ports» accessibles aux Européens¹⁸. Le rapport de Chiao Shih Sze (fonctionnaire préposé aux relations avec les étrangers) au vice-roi du Yunnan mérite d'être cité. Il exprime combien la Banque de l'Indochine est ressentie comme une menace pour la souveraineté chinoise, combien sa puissance financière est perçue comme l'arme des Français pour contraindre les autorités chinoises de la province à de nouvelles concessions.

«J'estime que si les banques sont la propriété des gens du pays, il en résultera d'importants profits, mais si les banques appartiennent à des étrangers, les bénéfices seront perdus et le mal sera éternel. Pour cette raison, il ne faut autoriser dans aucune région de l'intérieur l'établissement par d'autres nations d'aucunes banques¹⁹.

«Nous, Chiao Shih Sze, pensons et craignons qu'actuellement le délégué français qui a soulevé cette question ne l'a pas fait tant en vue de l'établissement d'une banque. Mon opinion est que, primitivement, les Français ont espéré que Yunnanfou serait ouvert comme un port à traité à l'achèvement du chemin de fer français et que les intérêts du commerce français pourraient se développer. Ils sont déjà entrés en pourparlers avec le Wai Vu Pu [pour ouvrir le port]. Le Conseil a opposé un refus. Maintenant, ils reviennent à la charge en demandant l'autorisation d'ouvrir une banque à Yunnanfou. A cet effet, ils se préoccupent d'établir quels sont nos [220] errements intérieurs en ce qui concerne l'ouverture d'un port de commerce. A cet effet, nous devons nous

¹⁶ AN SOM, Crédit, carton 79; PV, 24 mai 1905.

¹⁷ AN SOM, Crédit, carton 79, lettre du commissaire du gouvernement au ministre des Colonies, 23 juin 1906.

¹⁸ PV, 8 décembre 1909, 16 mars 1910, 28 septembre 1910.

¹⁹ Il existe une banque chinoise, la Ta Ching Bank, qui assure les transactions financières dans la ville et les alentours.

préparer à l'avance, en vue de ne pas laisser des étrangers entrer, et protéger la puissance que notre pays a au début. Nous devons nous mettre en garde contre les convoitises et les empiètements progressifs des autres nations.

«Il ne peut être donné suite à son désir de ces dernières années suivant lequel la Banque de l'Indochine souhaitait ouvrir une agence à Yunnanfou en vue de donner une large expansion à sa circulation et d'étendre l'autorité de son pays. Ces [sic] billets sont acceptés et employés par les particuliers au-dessous de Mongtsé et de Canton: la preuve évidente est que les ouvriers de la ligne Yunnan-Tonkin sont tous payés en billets et que les négociants de Mongtsé et de Canton se servent tous de billets dans leurs transactions. Il en est ainsi parce que ces négociants ont des succursales au Tonkin et à Haiphong et qu'ils peuvent y employer ces billets. Depuis longtemps, les bénéfices du Yunnan ont été absorbés par ladite Banque.

«Les dollars du Tonkin ont pénétré au Yunnan pour plus de cent mille, mais la plus grande partie est rentrée échangée contre du papier de complaisance.

«Donc il est clair que, si l'on autorise ici l'établissement d'une agence, sans aucune difficulté le commerce du Yunnan sera drainé par eux (c'est-à-dire aisément) et nous tomberons prosternés sous leur force. Ensuite, la Hong Kong and Shanghai Bank [HSBC] fera de même.»

Traduction anonyme, Archives nationales, Section d'Outre-Mer, Crédit, carton 79, dossier Agence de Mongtsé.

Chiao Shih Sze se trompe, sans doute volontairement, sur le paiement des ouvriers chinois du chemin de fer par des billets de la Banque, mais il renforce ainsi sa démonstration: accepter la Banque de l'Indochine, c'est introduire ses billets, et tolérer une mainmise indirecte sur l'économie du pays.

La Banque, dépitée, refuse de s'installer à Mongtsé, situé à plusieurs kilomètres de la voie ferrée, invoquant qu'une fois les travaux ferroviaires achevés, le volume des affaires traditionnelles ne suffira pas à couvrir les frais généraux de son agence. En fait, elle s'indigne de capituler devant l'opposition chinoise. Mais ses démarches ultérieures pour ouvrir à Yunnanfou restent sans succès et, en 1913, de guerre lasse, le conseil accepte d'effectuer à Mongtsé une création devenue urgente. Avec le gouverneur général Albert Sarraut, la Banque s'inquiète de la fuite exagérée de piastres de commerce vers le Yunnan (2,2 millions en huit mois en 1912), encouragée par le gouvernement provincial qui les fonde en piastres yunnanaises de moindre valeur en métal. L'interdiction d'exporter les piastres vers le Yunnan, décidée le 8 janvier 1913, ne peut être qu'une mesure provisoire. Pour arrêter l'hémorragie qui risque de provoquer une crise monétaire en Indochine et de menacer son encaisse, la Banque accepte de servir d'«organe régulateur» du commerce entre le Yunnan et l'Indochine en ouvrant un siège dans la seule ville ouverte de la province. Le 2 janvier 1914, Szymanski, directeur de Hanoi, procède à l'ouverture de l'agence. Ce n'est qu'en 1921 que la Banque obtient enfin l'ouverture d'une sous-agence à Yunnanfou, un bureau modeste hors de la ville²⁰.

[221] La Banque de l'Indochine évolue au Yunnan dans un contexte très particulier. Elle n'est concurrencée par aucune autre grande banque européenne; elle dispose du soutien d'une diplomatie française omniprésente, dont la prépondérance est reconnue par les autres puissances; elle incarne, pour les Chinois comme pour les Européens, la puissance économique et financière française, mais elle n'en reste pas moins une banque d'abord soucieuse de ses profits. Si la Banque est trop engagée dans la construction du chemin de fer pour pouvoir se retirer en 1906-1907 quand s'accumulent les mauvaises nouvelles, elle poursuit sans aucune ardeur. La sentence arbitrale de 1908 confirme son pessimisme²¹. Les charges lui incombant lui paraissent disproportionnées en comparaison des avantages qu'elle escompte en retour, dividendes mais aussi accroissement des opérations bancaires avec le développement du commerce. Les mésaventures du Syndicat du Yunnan, entreprise franco-britannique fondée en 1900 pour exploiter les mines le long de la voie ferrée conformément à la

²⁰ Le futur directeur, Fliche, est nommé lors du conseil d'administration du 22 décembre 1920.

²¹ PV, 6 mai 1908, 13 mai 1908, 9 juillet 1908.

concession des 9 et 10 avril 1898, ne sont pas pour la rassurer. L'opposition systématique des autorités chinoises empêche le Syndicat de mettre en valeur la moindre mine, au point que celui-ci en vient à renoncer à ses droits en échange d'une compensation financière (en septembre 1910, le gouvernement de Pékin rachète sa concession)²². En 1908-1909, sans aller jusqu'à craindre que l'hostilité des mandarins chinois n'amène la population yunnanaise à boycotter la voie ferrée, celle-ci étant d'évidence trop utile, Hély d'Oissel et Simon s'interrogent sur son avenir²³.

Deux solutions s'esquissent. En juillet 1908, Simon projette d'obtenir la concession d'une nouvelle voie reliant Yunnanfou à une grande ville du Se Tchouan, sur le Yang Tsé Kiang. La desserte d'une région riche comme le Se Tchouan et la liaison avec le fleuve, axe de communication majeur, accroîtrait fortement la valeur du chemin de fer du Yunnan²⁴. Casenave, directeur de Pékin, lui répond que, dans le contexte d'agitation xénophobe qui secoue la Chine en 1908, la Banque ne peut espérer parvenir à ses fins qu'en adoptant une attitude beaucoup plus conciliante à l'égard du gouvernement de Pékin. Ce dernier est désireux d'établir une ligne entre le Se Tchouan et le Yunnan pour des raisons stratégiques, mais il refuse toute nouvelle concession comparable à celles du Pékin-Hankéou ou du chemin de fer du Yunnan. Casenave conseille de proposer aux Chinois le capital nécessaire à la construction de la ligne, sans en exiger en contrepartie la construction ni l'exploitation. Le projet ne va pas plus loin.

L'autre possibilité est le rachat de la ligne par les Chinois. En 1908, la Banque en caresse l'espoir. Le gouvernement impérial se déclare prêt à payer le prix fort, à condition que les travaux s'arrêtent. Mais le chargé d'affaires français à Pékin, Bapst, accueille la proposition par une fin de non-recevoir, trop conscient que les Chinois n'achèveront pas une ligne qu'ils considèrent «comme plus utile au Tonkin qu'à la Chine [222] elle-même et comme constituant toujours un moyen d'invasion²⁵». En 1909, de nouveaux contacts sont repris, mais Casenave laisse peu d'illusions au conseil:

«[Les Chinois] sont maintenant obligés de constater que le gouvernement français est parfaitement décidé à ne la rétrocéder qu'après achèvement. Mais parmi les gens intelligents, l'opinion favorable au rachat est loin d'être unanime: il y a un parti très nombreux qui lui est nettement défavorable et qui expose ouvertement ses raisons dans les journaux. On y déclare que la ligne ne rapporte et ne rapportera jamais rien, qu'elle constituera de plus en plus un lourd fardeau pour la France qui finira par vouloir s'en débarrasser à tout prix et qu'il n'y a qu'à attendre pour que le gouvernement français le donne pour rien à la Chine.»

Lettre spéciale n° 53 de l'agence de Pékin à l'administration centrale, 8 juillet 1909.

De fait, les négociations s'interrompent et, faute d'autre solution, la Banque se résout à conserver sa participation, célébrant sa contribution à l'«une des plus belles réussites de la technique française».

Les réserves de la Banque de l'Indochine portent sur la rentabilité future de la Compagnie. Elles ne concernent ni les bénéfices réalisés pendant la construction ni l'influence bénéfique de la voie sur l'économie de la province. Par leurs avances aux entrepreneurs, par leurs opérations de change pour le compte de la Société de construction, les sièges de Haiphong et de Hanoi accroissent de 50 à 100% selon les années leurs bénéfices nets entre 1905 et 1910. Un nouveau courant d'affaires naît, dont l'agence de Mongtsé tire parti: après une première année déficitaire, ses

²² Sur les origines du Syndicat du Yunnan, voir Michel BRUGUIÈRE, *art. cit.*, pp. 252-255; «Le chemin de fer du Yunnan», dossier S. 53-75-1 (4), archives de Shanghai de la Banque Indosuez; PV, 27 septembre 1911.

²³ Lettre spéciale de Pékin à AC, 10 août 1908.

²⁴ Lettre spéciale de AC à Pékin, 30 juillet 1908.

²⁵ Lettre de Pékin à AC, 8 juillet 1909.

bénéfices avoisinent ceux de Hanoi, sans que sa croissance rapide ne se fasse au détriment des sièges du Tonkin, le chiffre de leurs bénéfices progressant à un rythme comparable. Si la Banque n'a pas gagné autant d'argent qu'elle le souhaitait comme banque d'affaires, sa déception ne tarde pas à s'effacer devant ses profits de banque commerciale.

=====

[336] Les travaux d'infrastructure, inséparables du développement économique, sont poussés activement et à un rythme inconnu du XIX^e siècle. Grands chantiers d'hydraulique agricole, aménagements portuaires, drainage de canaux, terrassement et empierrement de routes, dont 10.000 kilomètres praticables par les 18.700 automobiles circulant en Indochine en 1928. La constitution du réseau ferroviaire en est l'aspect le plus spectaculaire. En 1898, l'Indochine dispose de 178 kilomètres de voies ferrées, séparés en deux tronçons: Saigon-Mytho en Cochinchine et Phu Lang Thuong — Lang-son au Tonkin. En 1928, la colonie dispose de 1.909 kilomètres, pour l'essentiel construits avant 1913 grâce au programme Doumer. L'épine dorsale du réseau est le Transindochinois reliant Hanoi à Saigon, encore non achevé en 1929 pour sa partie centrale de Tourane à Nha Trang à cause des obstacles naturels de la chaîne annamitique. Jusqu'à la jonction en 1936 du tronçon venu du Nord avec celui monté depuis le Sud, le réseau manque de continuité. Les lignes conservent la marque des considérations particulières qui ont présidé à leur construction: en Cochinchine, le rail complète les voies navigables; au Tonkin, il reste un instrument de pénétration vers l'intérieur. Bien qu'incomplet, le réseau ferroviaire rencontre un grand succès. Le tonnage de marchandises passe de 454.000 tonnes en 1913 à 1.118.000 tonnes en 1929. Les voyageurs rapportés au kilométrage parcouru sont deux fois plus nombreux en 1929 qu'en 1913, quoique le réseau ne se soit agrandi que d'un quart, et ce, dans des régions peu peuplées. La plus grande part du trafic est assurée par l'afflux des Vietnamiens, dont Charles Robequain se fait le peintre amusé:

«Les wagons de 4^e classe réservés aux indigènes ont des banquettes longitudinales disposées contre les parois, le couloir central permettant le transport des bagages accompagnés; ils ont rencontré aussitôt la plus grande faveur du populaire: les paysans bavardant bruyamment ou dormant, l'entassement des colis de toutes sortes parmi lesquels ne manquent pas la volaille ni les cochons, la circulation des marchands de vivres et de boissons d'un bout à l'autre du train [...].»

Charles ROBEQUAIN, *L'Évolution économique de l'Indochine française*, Paris, Paul Hartmann, 1939, p. 107.

L'énorme investissement ferroviaire, malgré une rentabilité médiocre du fait de la concurrence de la voie fluviale dans les deltas et de la modestie des échanges interrégionaux, atteint son objectif qui n'est pas tant le profit que de créer les conditions pour un développement économique accéléré. Le chemin de fer constitue un puissant instrument de mise en valeur, facilitant la création de plantations et d'exploitations minières, favorisant la mobilité des producteurs et le désenclavement de régions isolées, et contribuant à établir des liens entre des provinces que les conditions géographiques, politiques et économiques ont isolées les unes des autres.

=====

[358] Les chefs des services du gouvernement général sont très sensibles à l'avantage que confère une institution [comme la Banque de l'Indochine] capable de financer des projets de grande ampleur. Par expérience, ils se rendent compte de l'efficacité moindre de petites entreprises dans certains domaines, comme dans les chantiers de travaux publics ou la construction de voies ferrées. L'inamovible inspecteur général des Travaux publics Pouyanne écrit dans les années 1920, lorsqu'il est question de relancer le programme Doumer, qu'il faut «favoriser la

constitution de sociétés puissantes dotées d'un personnel technique qualifié, susceptible d'exécuter des lots de travaux importants à des prix suffisamment bas. [...] Alors que les entrepreneurs ordinaires de la colonie arrivent difficilement à assurer l'exécution de lots d'une importance supérieure à 800.000 piastres, on peut envisager, avec des entreprises convenablement outillées et présentant des garanties financières suffisantes, la construction de lots dont le montant s'élèverait à 4, 6 ou 8 millions de piastres²⁶. » Une analyse que partage la Banque. Quand, en 1927, la colonie renonce au système de la régie et fait appel à des sociétés privées pour compléter le réseau ferroviaire existant, la Banque contribue à mettre sur pied les groupes de travaux publics de grande taille que Pouyanne appelle de ses vœux, et ce particulièrement lorsqu'elle participe à la fondation de la Compagnie des chemins de fer du sud de l'Indochine, chargée de réaliser la ligne Phnom Penh-Battambang, en janvier 1927.

²⁶ «Le rôle de la Banque de l'Indochine dans l'économie indochinoise», note dactylographiée de 1945.