

505LMh8/5

2612

(1937-1939)

A

Transfert via Anvers et Gand des charbons de la Ruhr nécessaires
à la S.N.C.F. (Régions Ouest - Sud-Ouest et Sud-Est) -

	(s)	C.D. 26.10.37	5	III	
Lettre S.N.C.F. au P ^t du Conseil	(s)	C.D. 9.11.37	8	II	
Lettre S.N.C.F. au Ministre des T.P.		9.11.37			
		9.11.37			
Lettre S.N.C.F. au Ministre des T.P.	(s)	C.A. 16. 2.38	11	III	3°
		11. 3.38			
		C.D. 5. 4.38	48	VII	
		C.A. 6. 4.38	68	VII	
	(s)	C.D. 25. 4.39	15	IV	6°
	(s)	C.A. 19. 7.39	23	III	7°

Transfert via Anvers et Gand des charbons de la Ruhr nécessaires à la S.N.C.F. (Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est)

Question III - Marchés et Commandes

(s) P. 23.

- 72) Ravitaillement de la S.N.C.F. en combustibles-
traction pendant le 2ème semestre 1939 -
(717 millions environ) -

(M. le Président)

Il tient, d'autre part, à insister sur les sujétions nombreuses auxquelles la S.N.C.F. est soumise en ce qui concerne ses achats de combustibles, alors que, par ailleurs, on lui impose d'équilibrer son budget. C'est ainsi que l'obligation d'importer une partie des combustibles via Gand et Anvers entraîne, pour la S.N.C.F., un supplément de dépenses de plusieurs millions. Du moment que certaines sujétions sont imposées, il serait équitable d'en tenir compte le cas échéant. Il attire tout spécialement l'attention de M. BOUTHILLIER sur cette question.

M. BOUTHILLIER déclare qu'il l'examinera, d'accord avec le Ministère des Travaux Publics.

25 avril 1939

Transport, via Angers et Gand, des charbons
de la Ruhr destinés aux régions Ouest-
Sud-Ouest et Sud-Est

(s) 15

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT - Je rappelle que, en vertu de l'accord franco-belge, la Société Nationale est obligée de transporter via Anvers et Gand un certain tonnage des charbons allemands qu'elle importe. Or, une partie de ces charbons allemands serait remplacée par du charbon lorrain à destination des ports de l'Atlantique.

Ne serait-il pas intéressant, dès lors, de préciser, pour la mise en oeuvre de l'accord franco-belge, que ce charbon lorrain devra transiter par Anvers, à l'exclusion des ports hollandais ? Bien entendu, le tonnage ainsi expédié de Strasbourg vers les ports de l'Atlantique via Anvers, serait imputé sur le tonnage total qui doit obligatoirement transiter ~~via Anvers et Gand~~ par cette voie.

La Société Nationale, pour qui ce transit n'est pas avantageux, a donc tout intérêt à ce que la plus grande partie du charbon qu'elle importe pour ses propres besoins n'emprunte pas cette voie.

Reste la question de savoir sous quelle forme cette précision devrait être apportée. Doit-elle être insérée dans le tarif ou faire l'objet de négociations avec la Direction des Mines et les Sociétés houillères intéressées ? C'est à examiner.

M. René MAYER - Ce transit par Anvers va grever les transports en question. Il y aurait donc lieu de revoir la tarification à appliquer.

M. LE BESNERAIS - La question serait, en effet, à reprendre.

6 Avril 1938

p 68

QUESTION VII - Transport via Anvers
et Gand des Charbons de la Ruhr des-
tinés aux régions Ouest, Sud-Ouest
et Sud-Est.

M. LE BESNERAIS expose qu'aux termes d'un accord du 2 octobre 1937, le Gouvernement français s'est engagé vis-à-vis du Gouvernement belge à faire transiter par les ports d'Anvers et de Gand, pendant 5 ans à compter du 1er janvier 1938, une quantité annuelle de 430.000 T. de charbons de la Ruhr destinés à la S.N.C.F. Il en résultera, pour la Société Nationale, une dépense supplémentaire de 2.246.240 francs en 1938. Mais la Société Nationale ne peut se dispenser d'exécuter l'engagement pris par le Gouvernement français.

M. LE PRESIDENT .- la proposition est approuvée à l'unanimité.

261

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 6 avril 1938

VII - Transport via Anvers et Gand des charbons
de la Ruhr destinés aux régions Ouest,
Sud-Ouest et Sud-Est -

MM

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 6 AVR. 1938
(Question N° VII)

Transport via Anvers et Gand des charbons de la Ruhr destinés aux régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est.

Aux termes d'un accord signé à Bruxelles le 2 octobre 1937, relativement au partage du trafic entre les ports français et les ports belges, le Gouvernement français s'est engagé à faire transiter par les ports d'Anvers et de Gand, pendant une durée de 5 ans à compter du 1er janvier 1938, une quantité annuelle de 430.000 t. de charbons qui seront acheminées par navires de mer vers la France pour être livrées aux chemins de fer français.

Suivant les indications du Gouvernement Belge, la répartition est ainsi fixée : 50.000 t. par Anvers, 380.000 t. par Gand.

En conséquence, par dépêche du 4 janvier 1938, M. le Ministre des Travaux Publics a prié la S.N.C.F. de prendre ses dispositions pour assurer ce transit avec les charbons de la Ruhr que lui fournit le Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndikat.

Anvers .- Le transbordement de 50.000 tonnes d'ici au 31 décembre 1938 ne présente aucune difficulté puisque les contrats en cours prévoient la livraison dans ce port aux mêmes conditions qu'à Rotterdam.

Gand .- Il sera possible d'atteindre, d'ici au 31 décembre 1938, les 380.000 tonnes annuelles fixées en les répartissant comme suit :

- 40.000 t. pour la région Sud-Ouest du 1er mars au 30 juin 1938, en exécution du contrat approuvé par le Conseil d'Administration le 17 février 1938 et qui prévoit la livraison éventuelle à Gand moyennant un supplément de 1 shilling pendant le mois

.....

de mars et de 6 pence pendant les mois d'avril à juin sur les prix de Rotterdam.

- 340.000 t. pour les régions Ouest et Sud-Est à valoir sur les contrats passés le 24 décembre 1937 par le Réseau Etat et le 31 décembre 1937 par le Réseau P.L.M.. Ces contrats ne prévoyant pas la livraison à Gand, les négociations utiles ont été engagées avec le fournisseur.

Le Kohlen-Syndicat a accepté le détournement sur Gand des tonnages en question, moyennant un supplément, sur les prix établis pour Rotterdam, de :

6 pence pendant les mois d'été : avril-septembre

9 pence pendant les mois d'hiver : octobre-mars.

L'accord s'étend au contrat, indiqué ci-dessus intéressant la région Sud-Ouest, ramenant par conséquent le supplément de prix fob Gand en mars de 1 shilling à 9 pence.

En ce qui concerne le fret, les armateurs pressentis ont fait savoir qu'un supplément de 3 pence serait demandé sur le fret de Rotterdam à raison de la différence de vitesse garantie par le fournisseur au chargement des navires (700 tonnes seulement à Gand au lieu de 1.200 tonnes à Rotterdam pour les bateaux d'au moins 3.000 tonnes).

Dans ces conditions le supplément de dépense résultant du détournement sur Gand en 1938 serait de :

	<u>charbon</u>	<u>fret</u>
avril-septembre : 226.700 ^t	5.667 £	2.833 £
octobre-décembre : 113.300	4.248	1.416
	<hr/> 9.915	<hr/> 4.249
moins réduction de 3 pence en mars sur 10.000 tonnes	125	
	<hr/> 9.790	

soit au total 14.039 £ ou, au change de 160^f, 2.246.240 fr.

Il est proposé d'approuver cet accord.

QUESTION VII - Transport via Anvers et Gand
des charbons de la Ruhr destinés
aux Régions Ouest, Sud-Ouest et
Sud-Est.

PV cont -

Le Comité décide de soumettre à l'approbation du Conseil d'Administration l'accord passé avec le Kohlen-Syndikat pour le détournement sur Gand des charbons de la Ruhr destinés aux Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est, conformément à l'accord signé par les Gouvernements français et belge relativement au partage du trafic entre les ports français et les ports belges.

Sans vote et corrigé - p 48

M. FILIPPI - Il s'agit de l'application de l'accord signé à Bruxelles entre le Gouvernement français et le Gouvernement belge et qui nous oblige à faire passer un certain nombre de tonnes de charbon annuellement par Anvers et par Gand. Pour le transbordement de 30.000 T. environ par Anvers, il n'y a pas de difficultés, puisque le contrat prévoit que les livraisons sont faites aux mêmes conditions qu'à Rotterdam. Pour Gand, au contraire, une série de dispositions spéciales a été nécessaire. Il y avait 40.000 tonnes pour la région du Sud-Ouest, pour lesquelles un contrat était approuvé par le Conseil d'Administration le 16 février 1938 et qui prévoyait la livraison éventuelle à Gand, grâce à un supplément de 1 sh pendant le mois de mars et 6 pence pendant les mois d'avril à juin, par rapport au prix de Rotterdam. La différence s'explique par les difficultés plus ou moins grandes du transport de la navigation sur les voies qui conduisent jusqu'à Gand, selon les mois et par le fait que la demande est plus ou moins importante pendant les périodes d'hiver, parce que, à ce moment-là, il y a la concurrence du charbon domestique. Il restait en dehors de cela 340.000 tonnes pour les régions de l'Ouest et du Sud-

Ce sont ceux qui étaient à valoir sur des contrats passés antérieurement au projet de janvier 1938 et qui ne prévoyaient pas la livraison à Gand. On a donc dû entamer des négociations avec les fournisseurs. Au cours de ces négociations, on a pu, en faisant valoir l'importance des transports et la constance de l'approvisionnement de la Société Nationale, obtenir une réduction de prix pour la période d'hiver et le prix a été ramené à 9 pence au lieu de 1 sh., cette réduction s'étendant également au contrat de 40.000 tonnes précédent.

Pour le fret, il y a également, du fait du chargement à Gand au lieu de Rotterdam, un supplément à prévoir à cause de la plus longue durée du chargement à Gand qu'à Rotterdam, qui immobilise pendant plus longtemps les navires et oblige à payer des frais supplémentaires et des taxes supplémentaires. On a arbitré ces frais à 3 pence. Au total, pour les 340.000 tonnes dont il s'agit, les dépenses atteindraient 9.915 pour le charbon, 4.249 pour le fret; il faut en déduire le petit bénéfice sur le contrat antérieur pour lequel il y a une réduction de 1 sh à 9 p. On arrive, au total, à 14.039 %, ce qui fait 2.246.240 fr. C'est le supplément de dépenses qui nous est imposé, compte non tenu des 40.000 tonnes du Sud-Ouest, du fait de l'application de l'accord signé entre le Gouvernement français et le Gouvernement belge.

M. LE PRÉSIDENT - Il est bien entendu que nous aurons à tenir compte de cela, dans l'évaluation des dépenses qui nous sont imposées par les Administrations publiques.

Sous cette réserve, nous ne pouvons pas échapper à cette dépense.

Il n'y a pas d'objection ? La proposition est adoptée.

261

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du mardi 5 avril 1938

VII - Transport via ANVERS et GAND des charbons de la
Ruhr destinés aux Régions Ouest, Sud-Ouest et
Sud-Est.-

chyl

COMITÉ DE DIRECTION

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

du 5 AVR. 1938

(Question N° VII)

Transport via Anvers et Gand des charbons de la Ruhr destinés aux régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est.

Aux termes d'un accord signé à Bruxelles le 2 octobre 1937, relativement au partage du trafic entre les ports français et les ports belges, le Gouvernement français s'est engagé à faire transiter par les ports d'Anvers et de Gand, pendant une durée de 5 ans à compter du 1er janvier 1938, une quantité annuelle de 430.000 t. de charbons qui seront acheminées par navires de mer vers la France pour être livrées aux chemins de fer français.

Suivant les indications du Gouvernement Belge, la répartition est ainsi fixée : 50.000 t. par Anvers, 380.000 t. par Gand.

En conséquence, par dépêche du 4 janvier 1938, M. le Ministre des Travaux Publics a prié la S.N.C.F. de prendre ses dispositions pour assurer ce transit avec les charbons de la Ruhr que lui fournit le Rheinisch Westfälisches Kohlen Syndikat.

Anvers .- Le transbordement de 50.000 tonnes d'ici au 31 décembre 1938 ne présente aucune difficulté puisque les contrats en cours prévoient la livraison dans ce port aux mêmes conditions qu'à Rotterdam.

Gand .- Il sera possible d'atteindre, d'ici au 31 décembre 1938, les 380.000 tonnes annuelles fixées en les répartissant comme suit :

- 40.000 t. pour la région Sud-Ouest du 1er mars au 30 juin 1938, en exécution du contrat approuvé par le Conseil d'Administration le 17 février 1938 et qui prévoit la livraison éventuelle à Gand moyennant un supplément de 1 shilling pendant le mois

.....

de mars et de 6 pence pendant les mois d'avril à juin sur les prix de Rotterdam.

- 340.000 t. pour les régions Ouest et Sud-Est à valoir sur les contrats passés le 24 décembre 1937 par le Réseau Etat et le 31 décembre 1937 par le Réseau P.L.M.. Ces contrats ne prévoyant pas la livraison à Gand, les négociations utiles ont été engagées avec le fournisseur.

Le Kohlen-Syndicat a accepté le détournement sur Gand des tonnages en question, moyennant un supplément, sur les prix établis pour Rotterdam, de :

6 pence pendant les mois d'été : avril-septembre

9 pence pendant les mois d'hiver : octobre-mars.

L'accord s'étend au contrat indiqué ci-dessus intéressant la région Sud-Ouest, ramenant par conséquent le supplément de prix fob Gand en mars de 1 shilling à 9 pence.

En ce qui concerne le fret, les armateurs pressentis ont fait savoir qu'un supplément de 3 pence serait demandé sur le fret de Rotterdam à raison de la différence de vitesse garantie par le fournisseur au chargement des navires (700 tonnes seulement à Gand au lieu de 1.200 tonnes à Rotterdam pour les bateaux d'au moins 3.000 tonnes).

Dans ces conditions le supplément de dépense résultant du détournement sur Gand en 1938 serait de :

	<u>charbon</u>	<u>fret</u>
avril-septembre : 226.700 ^t	5.667 £	2.833 £
octobre-décembre : 113.300	4.248	1.416
	<hr/> 9.915	<hr/> 4.249
moins réduction de 3 pence en mars sur 10.000 tonnes	<hr/> 125	
	<hr/> 9.790	

soit au total 14.039 £ ou, au change de 160^f, 2.246.240 fr.

Il est proposé d'approuver cet accord.

jd

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Le 11 mars 1938

D-25

Monsieur le Ministre,

26
Président

Le Gouvernement de la République s'étant engagé vis-à-vis du Gouvernement belge à faire transiter annuellement 430.000 tonnes de charbons allemands par les ports belges, vous avez bien voulu nous demander, par dépêche du 4 janvier 1938, quand les charbons de la Ruhr destinés à la Société Nationale des Chemins de fer français commenceront à passer par Gand.

J'ai l'honneur de vous signaler à ce sujet que les premières cargaisons de charbons passeront par le port de Gand dans le courant du mois de mars. La Société Nationale vient, en effet, de conclure avec le Westfälisches Kohlen Syndikat un contrat prévoyant le transit par ce port jusqu'à concurrence de 10.000 tonnes par mois du 1er mars à fin juin 1938.

Pour atteindre le tonnage de 430.000 tonnes annuelles envisagées (dont 380.000 via Gand et 50.000 via Anvers), la Société Nationale négocie actuellement avec le Syndicat allemand une modification des contrats conclus précédemment avec cet organisme, afin de dérouter sur Anvers et Gand des charbons transitant actuellement par Rotterdam;

Nous ne manquerons pas, Monsieur le Ministre, de vous tenir au courant dès l'aboutissement de ces pourparlers.

Si la Société Nationale s'est ainsi efforcée de répondre le plus rapidement possible à la demande du Gouvernement, elle ne peut toutefois que renouveler ses observations antérieures au sujet des charges qui lui ont été imposées et insister pour obtenir une compensation pécuniaire.

Je crois d'ailleurs savoir que d'autres industries de la Région Parisienne importent du charbon de la Ruhr, et il semble que ces industries pourraient également être invitées à faire transiter leurs charbons via Gand. Cette solution pourrait éviter de faire supporter au Trésor la totalité des charges résultant de l'accord susvisé.

Veuillez agréer,.....

Signé : GUINAND.

Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Question III 32

Achats de charbons à l'étranger

(s) P. 11

.....
M. Galliot. - Mais il croit devoir présen-

ter une observation sur l'obligation qui a été imposée à la Société Nationale par le Gouvernement français de faire passer une partie de ce tonnage par les ports belges d'Anvers et de Gand. Le Kohlen Syndikat maintient le même prix pour le transit via Anvers, mais le majore pour le transit via Gand de 1sh pour le mois de mars et de 6 pences pour les mois d'avril, mai et juin.

D'autre part, les frets en sortie de Gand seraient supérieurs de 3 d. à ceux cotés en sortie de Rotterdam ou Anvers.

M. GALLIOT rappelle que l'obligation de transit par les ports belges imposés à la Société Nationale est consécutive à un arrangement conclu par le Gouvernement français, qui s'est engagé, vis-à-vis du Gouvernement belge, à faire transiter chaque année 430.000 T. de charbons allemands par les ports d'Anvers et de Gand. Il estime que, dans la circonstance, le Gouvernement français aurait dû consulter les importateurs, puisque ce sont eux qui paient la majoration de prix résultant de cette clause. En tout état de cause, il semble que la Société Nationale devrait faire état éventuellement de ce supplément de dépenses qui lui est ainsi imposé, si elle est appelée à formuler des propositions tendant à l'équilibre de son exploitation.

M. LE PRESIDENT répond qu'en ce qui concerne l'accord franco-belge, il y a là une question de gouvernement et de politique générale qui dépasse la compétence de la Société Nationale. Quant à la dépense supplémentaire qui en résulte pour la Société Nationale, il est bien entendu qu'il en sera fait état éventuellement.

gv

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 9 novembre 1937

N° 159

Monsieur le Ministre,

Aux termes d'un accord passé récemment entre la France et la Belgique, pour une durée de cinq années, la France doit importer annuellement par Gand et Anvers 430.000 tonnes de charbon de la Ruhr destiné aux Chemins de fer français.

Cet accord, conclu sans qu'à aucun moment la Société Nationale des Chemins de fer français ait été appelée à intervenir, soulève de notre part, Monsieur le Ministre, de sérieuses réserves.

Les Réseaux français auront importé d'Allemagne cette année par voie maritime un tonnage total de 1.200.000 tonnes environ dont :

1.135.000 tonnes par Rotterdam
45.000 tonnes par Anvers
20.000 tonnes par Gand.

Un tonnage sensiblement égal est à prévoir pour 1938.

En vertu de l'accord conclu la Société Nationale des Chemins de fer français sera obligée de détourner de Rotterdam au profit d'Anvers et Gand un tonnage annuel de 365.000 tonnes.

Or, les prix du fret via Anvers et via Gand, comparativement à ceux de Rotterdam, sont plus élevés d'environ 1 sh.3 pour les importations par Gand et de 3 pence pour les importations via Anvers.

Le report des 365.000 tonnes de Rotterdam sur Anvers ou Gand, en supposant qu'il se répartisse à peu près par moitié entre ces deux ports, imposera donc à la S.N.C.F. un supplément de dépenses de l'ordre de 13.500 livres, soit annuellement 2.000.000 de francs environ.

....

Monsieur QUEUILLE,
Ministre des Travaux Publics, 244, Boulevard Saint-Germain, PARIS

1037

Nous avons donc l'honneur de vous demander, Monsieur le Ministre, de vouloir bien intervenir pour qu'une compensation pécuniaire de cette importance soit accordée à la S.N.C.F., chaque année, pendant les cinq années de la validité de l'accord conclu entre la France et la Belgique pour l'indemniser des frais supplémentaires que cet accord lui impose.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renouveler l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Signé : GUINAND

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Paris, le 9 novembre 1937

N° 160

Monsieur le Président,

Par lettre du 4 novembre vous avez bien voulu me transmettre copies des lettres échangées entre l'Ambassadeur de France à Bruxelles et le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique relatives à l'engagement du Gouvernement français de faire passer par les ports belges 430.000 tonnes de charbon de la Ruhr achetées par les Chemins de fer français.

Etant données les lourdes répercussions que cet engagement aura sur les dépenses de la Société Nationale des Chemins de fer français, cette Société a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics, par lettre dont j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie, de vouloir bien intervenir pour qu'une compensation pécuniaire compensant la dépense supplémentaire soit accordée à la Société Nationale des Chemins de fer français.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Signé : GUINAND

Monsieur Camille CHAITEMPS,
Président du Conseil des Ministres, 37, rue de Varenne, PARIS

C D 9 Novembre 1937

Approvisionnement en charbon - Question II.

p 8.

M. LE PRESIDENT rappelle, à propos de la question des charbons, qu'il a informé le Comité de Direction d'un accord entre les Gouvernements français et belge sur l'acheminement des charbons de la Sarre, accord dont le résultat sera de grever la S.N.C.F. d'une surcharge de 2 millions par an pendant 5 ans. Il demande au Comité de Direction s'il est bien d'avis qu'il écrive au Ministre des Travaux Publics pour lui demander de bien vouloir dédommager la Société Nationale de ce surcroît de charges.

Le Comité de Direction est bien d'accord pour que
M. LE PRESIDENT écrive en ce sens au Ministre des Travaux Publics.

C.D (n) 26 octobre 1937

Cette question ne figure pas au P.V. court

Texte long - 5

Importations de charbons
destinées à la Société
Nationale.

M. LE BESNERAIS expose qu'aux termes d'un accord passé récemment entre la France et la Belgique et dont il vient seulement d'avoir connaissance, la France doit importer par Gand et Anvers une certaine quantité de charbon de la Ruhr et que cette quantité (430.000 tonnes) doit être livrée aux chemins de fer français. Or, la voie de Gand et Anvers étant la plus coûteuse, la Société Nationale va être, de ce chef, chargée d'une dépense supplémentaire.

M. René MAYER, observe que cette disposition est d'autant plus critiquable que l'accord est conclu pour une durée de cinq années, et qu'il n'est pas sûr que la Société Nationale aura à importer des 430.000 tonnes par an de charbon de la Ruhr pendant toute cette période.

M. LE PRESIDENT souligne que la Société Nationale n'a, à aucun moment, été appelée à intervenir dans cette affaire. Une charge supplémentaire lui étant ainsi imposée, elle est en droit d'en exiger compensation pécuniaire.

M. GOY partage entièrement cette manière de voir. La procédure qu'envisage M. LE PRESIDENT est, d'ailleurs, tout à fait dans la ligne des dispositions de la nouvelle Convention aux termes desquelles, dans le cas où un abaissement de tarifs vient à être imposé à la Société Nationale, celle-ci doit recevoir une subvention égale à la perte de recettes devant en résulter.

M. DEVINAT indique que, comme représentant du Ministre des Travaux Publics, il a, au cours des négociations préliminaires, à la signature de l'accord, présenté toutes les réserves qu'appelle, du point de vue du chemin de fer, la disposition en cause. Mais l'accord a été difficile à conclure et le Ministère des Affaires Etrangères a cru devoir, en définitive, passer outre.

En ce qui le concerne, il n'a aucune objection à ce que la Société Nationale demande au Gouvernement la compensation pécuniaire du préjudice qui lui est ainsi causé.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Comité décide d'intervenir à ce sujet auprès du Gouvernement.