

SOSLH 525/15

9435

(1960)

Fusion des Sociétés d'entrepôts frigorifiques  
en une exploitation unique.

Dépêche du M. des T.P. à la S.N.C.F.	4.10.40
Lettre de la C.E.C.F. à la S.N.C.F.	14.10.40
Etude de la question (memento)	22.10.40
Lettre S.N.C.F. au M. des T.P.	30.10.40
Lettre S.N.C.F. à la C.E.G.F.	6.12.40

Fusion des Sociétés frigorifiques en une exploitation unique.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 9285/29

6 décembre 1940.

C O P I E

Monsieur le Président,

Par lettre en date du 14 octobre 1940, vous avez bien voulu m'indiquer que M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, par une lettre dont nous avons reçu effectivement copie, vous a demandé de vous rapprocher de la Société des Entrepôts Frigorifiques de PARIS-VAUGIRARD, pour rechercher une formule d'exploitation en commun des gares frigorifiques de PARIS-IVRY, PARIS-VAUGIRARD et PARIS-BERCY, auxquelles viendraient s'adjoindre les entrepôts correspondants de province, de façon à assurer une meilleure utilisation de l'équipement frigorifique de la France.

Pour vous permettre d'engager les négociations, vous me demandiez si la S.N.C.F. accepterait :

- d'une part, de réduire la créance qu'elle a sur la Société des Entrepôts Frigorifiques de Paris-Vaugirard;
- d'autre part, de modifier les conditions de location de la gare frigorifique de Paris-Vaugirard.

Des différents échanges de vues complémentaires intervenus récemment au sujet de cette question entre les Représentants de notre Société et ceux de la S.N.C.F., il résulterait :

- 1°) - que la Compagnie des Entrepôts et Gares Frigorifiques accepte de rembourser, dès l'achat de Vaugirard, le reliquat des sommes dues à la S.N.C.F.;
- 2°) - que le report à une date ultérieure de l'expiration du contrat de location de l'entrepôt de Paris-Vaugirard n'étant pas envisagé par votre Société, vous demandez que la S.N.C.F. accepte de reprendre, à la fin de la concession de cet entrepôt, la partie non encore amortie des installations réalisées aux frais des sociétés locataires.
- 3°) - que la Compagnie des Entrepôts et Gares Frigorifiques est d'accord, en contrepartie des facilités envisagées ci-dessus, pour vendre l'entrepôt frigorifique du Mans à la S.T.E.F. dès l'aboutissement de vos négociations avec la Société de l'Entrepôt Frigorifique de Paris-Vaugirard.

Monsieur le Président de la Compagnie des Entrepôts  
et Gares Frigorifiques  
10, rue de Turbigo - P A R I S

....



J'ai l'honneur de vous informer que pour me permettre d'examiner ces différents points en toute connaissance de cause, je fais procéder dès maintenant au calcul de la réévaluation du montant de la créance S.N.C.F. en cas de paiement comptant à la date du rachat de Vaugirard du reliquat des sommes dues.

Par ailleurs, je vous saurais gré de vouloir bien me préciser quelle serait l'importance des amortissements résiduels à prendre en charge éventuellement par la S.N.C.F. en fin de contrat et qui correspondent :

- d'une part, aux installations déjà existantes ;
- d'autre part, aux installations nouvelles à créer.

Enfin, je vous demanderai de vouloir bien me faire connaître à quel prix votre Société accepterait de vendre à la S.T.E.F. l'Entrepôt du Mans.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président du Conseil d'Administration

signé: FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
-----

2636

D 9285/29

30 octobre 1940.

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre en date du 4 octobre 1940, vous avez bien voulu me signaler que vous aviez demandé à M. RICHMOND, Président de la Compagnie des Entrepôts et Gares Frigorifiques (C.E.G.F.) et à M. BRETON, Président de la Société des Entrepôts Frigorifiques de Paris-Vaugirard, d'examiner la mise en commun de l'exploitation des trois gares frigorifiques de PARIS-IVRY, PARIS-VAUGIRARD et PARIS-BERCY auxquelles viendraient s'adjoindre les entrepôts correspondants de province, de façon à assurer, par une exploitation commune, une meilleure utilisation de l'équipement frigorifique de la France.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que pour ce qui concerne la mise en commun de l'exploitation des trois gares frigorifiques parisiennes d'Ivry, Bercy et Vaugirard, nous n'avons pas d'objection à la solution que vous envisagez, s'agissant de la réalisation d'un programme qui avait été accepté par la S.N.C.F. dès la fin de l'année dernière et pour l'aboutissement duquel la S.T.E.F. a donné en location à la C.E.G.F., au 1er janvier 1940, pour cinq ans, l'entrepôt de Paris-Bercy.

Pour ce qui concerne, par contre, les entrepôts de province, je ne permettrai de formuler les observations ci-après concernant l'orientation que votre lettre du 4 octobre paraît donner à la question.

Je rappelle tout d'abord que la S.T.E.F., qui gère actuellement l'ensemble du parc des wagons frigorifiques, est dès maintenant très intéressée à la question de l'entreposage :

- elle a construit, à ses frais, les entrepôts de Bercy, Strasbourg, Avignon et Toulon. Bercy vient d'être loué à la C.E.G.F., comme je l'ai rappelé ci-dessus; Toulon et Avignon sont toujours exploités par la S.T.E.F.; Strasbourg est passé entre les mains des autorités occupantes;
- elle a pris des participations dans les sociétés suivantes :
  - Société des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais,
  - Société des Gares Frigorifiques et Ports Francs de Genève,
  - Société des Entrepôts Frigorifiques de la gare de Bâle,
  - Société des Entrepôts Frigorifiques Algériens.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications  
Direction Générale des Transports.

.....

Ces différents entrepôts correspondent à l'ancienne activité de la S.T.E.F. sur le terrain des réseaux P.L.M. et EST. Leur organisation avait été conçue de façon à réaliser la liaison intime entre l'exploitation des wagons et celle des entrepôts.

L'expérience ainsi réalisée sur le Sud-Est a donné d'excellents résultats, tout au moins pour les entrepôts exploités directement par la S.T.E.F. Elle a confirmé que l'exploitation des entrepôts de province ne peut être dissociée de celle des wagons frigorifiques, si l'on veut obtenir le meilleur rendement.

L'existence des entrepôts de province est, en effet, bien plus justifiée par les besoins du transport à grande distance que ceux de la localité où ils sont installés. Ces entrepôts jouent, pour ce transport à grande distance, un rôle essentiel:

- a) ravitaillement en glace à prix réduit des wagons réfrigérants, tant au départ qu'en cours de route;
- b) réfrigération des denrées, soit avant leur expédition en chambre froide ou dans le wagon, soit au cours du transport à leur passage dans l'entrepôt;
- c) fourniture de glace aux expéditeurs pour le glaçage d'envois acheminés en wagons ordinaires;
- d) développement des transports frigorifiques par l'action du personnel des entrepôts agissant en liaison étroite avec les agents qui s'occupent des wagons.

L'emplacement des entrepôts doit être choisi en fonction de ce rôle. Leur exploitation directe par la société même qui exploite les wagons permet de créer une chaîne frigorifique continue dont l'unité de direction donne - l'expérience l'a prouvé - les meilleurs résultats, tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial. Elle permet de réduire les frais généraux de l'ensemble en faisant surveiller l'exploitation des wagons par le personnel même des entrepôts, alors que, dans les villes où les entrepôts sont distincts, la S.T.E.F. a dû créer des agences spéciales pour le service de ses wagons.

Cet intérêt de l'exploitation directe a conservé toute sa valeur pour les entrepôts actuellement gérés par la S.T.E.F. Il serait, en outre, extrêmement désirable de mettre sur pied, dans l'avenir, des exploitations analogues dans les régions de production autres que l'ancien champ d'action de la S.T.E.F., et cette question se pose notamment à propos de la création des entrepôts nouveaux qui seront tôt ou tard reconnus indispensables dans certaines régions de grosse production non encore équipées, sur l'Ouest et le Sud-Ouest.

En résumé, si pour des entrepôts comme ceux de Paris, qui sont situés dans un gros centre de consommation et qui sont surtout réceptionnaires des marchandises après transport par chemin



de fer, il n'y a pas d'inconvénient majeur à ce que ceux-ci soient exploités par une Société distincte de la Société d'exploitation des wagons, il n'en est pas de même pour les entrepôts principaux de province situés dans les régions de production et pour lesquels les opérations d'entreposage avant départ, de <sup>pre-</sup>réfrigération, de fourniture de glace pour les wagons sont bien l'accessoire du transport et ne peuvent être vraiment dirigés dans ce sens que s'il y a exploitation commune à la fois pour les wagons et pour les entrepôts.

Aussi, tout en me ralliant sans réserve à l'idée même d'exploitation commune que vous avez bien voulu indiquer dans votre lettre du 4 octobre, je me permets, Monsieur le Ministre, de vous signaler qu'il me paraît hautement désirable que cette exploitation commune pour les grands entrepôts de province, situés dans des centres de production, soit réalisée par la Société même qui gère les wagons frigorifiques, c'est-à-dire par la S.T.E.F. dont la S.N.C.F. a le contrôle complet. Et il ne suffirait pas que la S.N.C.F. prit une certaine part dans le Conseil d'Administration ou le capital d'une Société distincte qui s'occuperait des entrepôts pour que les besoins de l'exploitation commune soient assurés. Il s'agit, en effet, de questions de gestion courantes qui sont entre les mains du Directeur même de la Société et qui nécessitent une coordination de tous les instants.

C'est pourquoi j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous demander de vouloir bien, pour la mise en oeuvre de l'exploitation commune que vous envisagez, considérer que, réserve faite des entrepôts de Paris, la meilleure solution serait de laisser à la S.T.E.F. l'exploitation des entrepôts de province qu'elle assure déjà et de lui confier celle des entrepôts existants ou à créer dans les autres grands centres de production.

Si vous êtes d'accord sur cette manière de voir, nos négociations avec la C.E.G.F. notamment pour lui faciliter la reprise de l'entrepôt de Vaugirard, s'établiraient en partant de ces données générales, les avantages concédés éventuellement par la S.N.C.F. trouvant leur compensation dans la réalisation générale du programme ainsi défini qui paraît conforme aux intérêts du chemin de fer.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé: FOURNIER.

# M E M E N T O

Conférence, le 22 octobre 1940, chez M. le Président FOURNIER au sujet de la lettre du Secrétaire d'Etat aux Communications du 4 octobre 1940, concernant une exploitation commune de l'équipement frigorifique de la France.

----

Assistaient à cette conférence, en outre du Président FOURNIER :

M.M. GRIMPRET,  
LE BESNERAIS,  
LECLERC du SABLON,  
BOYAUX.

Je résume tout d'abord la note adressée au Président au sujet de cette question :

- d'une part, pas d'objection pour la reprise par C.T.F. de l'entrepôt de VAUGIRARD, étant donné que cette opération avait été acceptée en principe par la S.N.C.F. l'an dernier ;
- d'autre part, beaucoup d'objections à voir réaliser l'exploitation commune des entrepôts frigorifiques par la C.T.F.

Je rappelle les motifs pour lesquels il est indispensable que la S.T.E.F. conserve les entrepôts qu'elle exploite déjà et en acquiert de nouveaux dans les régions productrices du Sud-Ouest et de l'Ouest. En particulier, l'entrepôt du HANS, qui appartient à la Société de l'Entrepôt Frigorifique de VAUGIRARD, serait un élément intéressant de l'exploitation d'entreposage frigorifique qui serait à envisager par la S.T.E.F. sur l'Ouest.

Le Président partage cette manière de voir ; il considère que, tout au moins pour les entrepôts qui sont dans les régions de production, les opérations d'entreposage des marchandises avant l'expédition, la préréfrigération, les fournitures de glace pour les wagons, sont bien dans les accessoires de transport, et qu'il est justifié que les principaux entrepôts soient exploités par la S.T.E.F. Par contre, quand il s'agit surtout d'entreposage local, la question est différente.

Pour ces motifs, on peut très bien admettre que les entrepôts de PARIS, qui fonctionnent à l'arrivage, soient exploités par une autre Société, telle que la C.T.F.

.....



En ce qui concerne, d'autre part, la demande formulée par la C.T.F. pour lui faciliter son entente avec M. BRETON, le Président est bien d'accord pour ne pas réduire notre créance, ce qui serait somme toute de notre part une participation à l'achat de VAUGIRARD par la S.N.C.F., participation dont nous ne tirerions aucun profit.

En ce qui concerne la deuxième demande de M. RICHMOND, tendant à augmenter la durée du contrat de VAUGIRARD, le Président considère que les concessions que nous pourrions faire sur ce point sont plutôt à réserver pour le jour où nous aurons une contre-proposition à faire à la C.T.F., contre-proposition par laquelle on pourrait lui faciliter le rachat de VAUGIRARD, sous la réserve que la C.T.F. rétrocède ensuite à la S.T.E.F. l'entrepôt du MANS qui rentre parmi les entrepôts de province qu'il serait intéressant de faire exploiter par la Société d'exploitation des wagons.

En définitive, il est entendu :

1°) que le Service Commercial préparera, à la signature du Président, une réponse à M. BERTHELOT, de forme un peu personnelle, marquant que la S.N.C.F. est tout à fait d'accord avec le Secrétaire d'Etat aux Communications pour placer sous une exploitation commune les principaux entrepôts frigorifiques, mais qu'elle estime que, tout au moins pour les entrepôts de province qui sont dans les centres de production, cette exploitation doit être confiée à la Société qui exploite les wagons. En conséquence, non seulement il ne faut pas retirer à la S.T.E.F. les entrepôts qu'elle exploite déjà, mais il faut prévoir que c'est elle qui devra reprendre ou créer des entrepôts de province sur le Sud-Ouest et sur l'Ouest.

2°) Ce n'est qu'une fois qu'on aura obtenu du Secrétaire d'Etat aux Communications une adoption de principe de la thèse exposée ci-dessus qu'on répondra à la lettre de M. RICHMOND. A ce moment-là, tout en restant négatif sur la réduction de la créance, on pourra peut-être, si on trouve une solution satisfaisante, faire une proposition positive pour l'allongement de la durée du contrat de VAUGIRARD, mais en la liant à une reprise sous une forme à déterminer (rachat, location, etc...) de l'entrepôt du MANS par la S.T.E.F. La solution qui serait à proposer, le cas échéant, à M. RICHMOND est à étudier dès maintenant.

COMPAGNIE DES ENTREPOTS ET GARE FRIGORIFIQUES

-----

C O P I E

Direction Générale  
10, rue de Turbigo  
PARIS (1<sup>o</sup>)

Paris, le 14 octobre 1940.

Monsieur le Président,

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications, par lettre du 4 octobre dont vous avez sans doute reçu copie, vient de nous demander de nous rapprocher de la Société propriétaire de l'Entrepôt de Vaugirard pour rechercher une formule d'exploitation en commun des gares frigorifiques de Paris.

Avant d'engager les négociations, nous aurions besoin de connaître votre sentiment sur les deux points suivants :

1) - La Société de Vaugirard serait débitrice envers votre Société, à titre hypothécaire, d'une somme de 1.091.933 francs et à titre concordataire, d'une somme de 441.518 francs.

Votre Société accepterait-elle le principe d'une réduction de sa créance ?

2) - L'Entrepôt de Vaugirard, construit sur le Domaine public, et concédé pour une période qui se termine en 1952, appartient à votre Société. Seuls, certains travaux de surélévation du bâtiment, et l'installation frigorifique ont été payés par la Société de Vaugirard. Mais ces aménagements et installations doivent revenir gratuitement à la Société Nationale des Chemins de fer en 1952.

Si la Société exploitante doit d'ici cette date, c'est-à-dire en 11 années, amortir non seulement le prix de ces installations qui sont encore au bilan pour plus de 4 millions, mais encore celles que l'état actuel de l'Entrepôt rend nécessaires, elle se trouvera dans une situation financière extrêmement difficile.

Votre Société serait-elle disposée à modifier les conventions actuelles ?

De votre réponse à ces deux questions dépend la position que nous pourrions prendre dans cette affaire à la solution de laquelle le Secrétaire d'Etat aux Communications paraît attacher un grand prix.

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

Le Président,  
signature.

Monsieur le Président de la Société Nationale des Chemins de fer français.

SECRETARIAT D'ETAT  
AUX COMMUNICATIONS

C O P I E

Paris, le 4 octobre 1940

Monsieur le Président,

Il m'a paru qu'il y aurait un avantage certain, pour la vie économique du pays, à la mise en commun de l'exploitation des Etablissements frigorifiques de Paris, c'est-à-dire des trois gares frigorifiques de Paris-Ivry, Paris-Vaugirard et Paris-Bercy, auxquelles viendraient s'adjoindre les entrepôts correspondants de province.

J'ai donc demandé à M. RICHEMOND, Président de la Compagnie des Entrepôts et gares frigorifiques, et à M. BRETON, Président de la Société des Entrepôts frigorifiques de Paris-Vaugirard, d'examiner entre eux dans quelles conditions pourrait être assurée, par une exploitation commune, une meilleure utilisation de l'équipement frigorifique de la France. J'ai souligné qu'il me serait agréable qu'une solution intervienne promptement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Signé : BERTHELOT.

Monsieur FOURNIER  
Président de la Société Nationale  
des Chemins de fer Français