

SOS LH 61h (3  
9h6  
(19h3, 50)

Participations financières des filiales  
Politique de la S.C.E.T.A. en la matière

(s) C.A. 6. 1.43 14 IV  
Dépêche du M.T.P. à la SNCF 31. 7.50  
Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 10.10.50

V. D 9432 - Participation SNCF (par l'intermédiaire SCETA) dans une Société d'entreprise routière à créer avec la British Transport Commission et Cook.

V.D. 9432 - S.C.E.T.A. Poste VII :  
Participations financières de la  
S.C.E.T.A.

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 octobre 1950

D. 92251/53

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 31 juillet 1950 (1er Bureau - p. 109), vous avez bien voulu nous faire connaître que la Mission de Contrôle Financier avait donné son approbation à une participation éventuelle de la S.C.E.T.A. à la Société projetée par COOK & SON pour l'acheminement des touristes anglais sur le continent européen.

Les observations qui ont été faites par la dite Mission sur les modalités de financement utilisées jusqu'à présent par la S.C.E.T.A. appellent, de notre part, un certain nombre de remarques.

1°). Les participations de la S.C.E.T.A. concernent toutes des Sociétés qui se rattachent étroitement au chemin de fer.

Dans la majorité des cas, il s'agit de sociétés de camionnage correspondantes de la S.N.C.F.

La Société est également actionnaire et administrateur dans la Compagnie Nouvelle de Cadres, dont le but est de ramener au rail une clientèle en lui offrant les avantages du transport par cadres, et dans la Société Nouvelle de Transports Internationaux (Anciens Etablissements SCHENKER), dont le but immédiat est de maintenir et développer la clientèle du transport ferroviaire international.

Plus récemment, la S.C.E.T.A. a créé de petites sociétés à Londres et à Bruxelles, et a racheté la majorité des parts dans une petite société à New-York. L'objet de ces nouvelles sociétés, toutes dénommées "F.T.S." (FRANCE TRANSPORT SERVICE ou FRENCH TRAVEL SERVICE), est de rabattre la clientèle de touristes étrangers sur le rail français.

Enfin, la future société, dont la création est projetée par COOK & SON, et à laquelle la S.C.E.T.A. se propose de participer, a pour but de faire profiter le chemin de fer, par l'intermédiaire de sa filiale la S.C.E.T.A., des bénéfices que procure le tourisme routier.

.....

Monsieur PINAY,  
Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Ces sociétés sont toutes directement orientées vers le service immédiat du chemin de fer ou la défense de ses intérêts.

2°) Le placement des disponibilités de la S.C.E.T.A. dans les participations dont il s'agit a d'ailleurs été fait, dans chaque cas particulier, sur les instructions de la S.N.C.F. qui a considéré que le contrôle que ces participations permettaient d'exercer dans son camionnage officiel, l'organisation du transport routier proprement dit ou l'orientation du tourisme vers le rail, était éminemment conforme à la mission de sa filiale routière, la S.C.E.T.A.

Satisfaisante du point de vue de la défense du trafic et des intérêts ferroviaires, cette politique, appréciée sous l'angle financier, s'est d'ailleurs avérée, en définitive, plus avantageuse qu'une politique d'investissements en valeurs mobilières plus facilement négociables.

3°) Les participations de la S.C.E.T.A. demeurent d'ailleurs relativement faibles : elles ne dépassent pas actuellement 50 millions, en face d'un actif social dont la valeur nette atteint 600 millions environ.

Ces participations ne sont pas susceptibles de menacer l'équilibre financier de la Société ni de gêner le renouvellement de son matériel d'exploitation. Ce matériel a, en effet, été acheté pour la plus grande partie sur fonds d'emprunt dont l'amortissement se poursuit automatiquement chaque année au moyen de disponibilités que la Société trouve dans ses recettes d'exploitation.

Pour l'avenir, les bénéfices normaux de la S.C.E.T.A. permettront de diminuer considérablement le recours au crédit pour le renouvellement de ce matériel, à raison du large échelonnement de ce renouvellement, qui tient au fait que les achats de véhicules effectués de 1942 à 1948 ont été eux-mêmes échelonnés sur un assez grand nombre d'années.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Pierre TISSIER

Ministère des Travaux Publics  
des Transports et du Tourisme

Paris, le 31 juillet 1950

-----  
Direction Générale des Chemins  
de fer et des Transports  
-----

C O P I E

1er Bureau

Le Ministre des Travaux Publics, des  
Transports et du Tourisme

----  
p. 109

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer  
Français

Objet : Participation de la S.C.E.T.A. à la Société projetée par  
COOK and SON pour l'acheminement des touristes anglais sur  
le continent européen.

Référence : Votre lettre du 25 mars 1950.

Par lettre citée en référence, vous m'avez informé que la British Transport Commission serait d'accord pour offrir à la S.C.E.T.A., représentant la S.N.C.F., une participation égale à celle de COOK dans la Société d'exploitation de services occasionnels d'autocars dont elle a projeté la création.

Cette Société a pour but de transporter des groupes de touristes anglais à destination des régions touristiques de la France, de l'Italie et de la Suisse.

La part de la S.C.E.T.A. et de la Société COOK dans le capital qui serait de l'ordre de 100.000 livres, serait de 37,5 % pour chacune des deux Sociétés, le reste du capital devant être souscrit par la Société des Wagons-Lits, les Chemins de fer Fédéraux suisses et les Chemins de fer Italiens. Vous me demandez de vous faire connaître si le projet envisagé recueille mon adhésion.

Ce projet a fait l'objet d'un examen de la part du Service du Contrôle des Transports routiers et de la Mission de Contrôle financier des Transports qui ont fait connaître que l'opération ne soulevait pas d'objection de leur part.

Toutefois, la Mission de Contrôle financier fait observer à cette occasion qu'il résulte des modalités de financement utilisées par la S.C.E.T.A. ces dernières années qu'au lieu de constituer en emploi de ses réserves d'amortissement industriel un portefeuille

\*\*\*\*\*

de titres rapidement négociables à tout moment ou un actif facilement réalisable, la S.C.E.T.A. procède à des investissements de longue durée et de plus en plus à des participations dans des Sociétés qui ne se rattachent pas étroitement au chemin de fer, participations qui l'exposent à des investissements ultérieurs sous forme d'augmentation de capital ou de prêts. Cette politique, que la S.C.E.T.A. semble vouloir poursuivre, appelle pour l'avenir de sérieuses réserves.

Sans parler de l'accroissement d'activité de la S.C.E.T.A. (c'est-à-dire, en fait, de votre Société puisque celle-ci est actionnaire de celle-là à concurrence de 83 %) dans un domaine s'éloignant sensiblement de l'exploitation du chemin de fer, il n'est pas sans danger, au point de vue strictement financier, de n'assurer que l'amortissement financier du matériel roulant et d'employer dans des investissements de longue durée la majeure partie des dotations qui devraient constituer un fonds de renouvellement dudit matériel.

Ces remarques me paraissent justifiées et je vous prie de bien vouloir en tenir compte pour l'avenir.

Sous le bénéfice de ces observations, je ne présente pas d'objection à la participation projetée de concert avec la British Transport Commission et la Société COOK and SON.

P. le Ministre et par délégation :

Le Secrétaire Général aux  
Travaux Publics,

E. DORGES.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 6 janvier 1943

Participation financière de la S.C.E.T.A. dans diverses entreprises.

QUESTION IV - Service Commercial

Accords avec la S.C.E.T.A.

Sténo (p.14)      M. LE PRESIDENT . . . . .

M. de TARDE.- La Note n'envisage pas l'éventualité de la prise de participations dans les entreprises existantes par la S.C.E.T.A..

M. GITTEN.- Il n'est pas certain que la S.C.E.T.A. entre dans cette voie. Les seules mesures qu'elle ait déjà prises à cet égard concernent certains cas d'espèce, pour lesquels elle a été amenée, lors de l'examen de la situation des correspondants, à l'occasion de demandes de relèvement des tarifs, à se substituer à l'entreprise défaillante, avec l'accord de celle-ci et des autorités locales.

M. de TARDE.- La S.C.E.T.A. a pris la suite des anciennes filiales dans leur double forme d'intervention en ce qui concerne les services automobiles : ou bien la gestion directe ou bien simplement le contrôle des entreprises chargées de ces services. Elle n'a pas, pour l'instant, cherché à unifier son mode d'intervention sous une forme ou sous une autre et je crois qu'elle a bien fait.

Mais il est une troisième forme d'intervention qui consiste à prendre des participations dans les entreprises explicitant des services dépendant du Chemin de fer ou affluents, ou même simplement voisins de celui-ci.

.....

Le ministre - La question ainsi posée déborde largement le cadre des accords soumis au Conseil. Ceux-ci ont pour seul sujet de définir actuellement les relations entre la S.N.C.F. et la S.C.T.T. Quant à la politique générale de cette dernière vis-à-vis des transports routiers, c'est une autre question que le Conseil pourra aborder quand il le désirera. Mais je crois qu'il y a intérêt, pour l'instant, à laisser la S.C.T.T. se faire elle-même une opinion à ce sujet et arrêter sa politique en fonction des données de l'expérience. Jusqu'ici, cette Société a surtout paré au plus urgent : les contrats existants ont été maintenus et les cas dans lesquels elle est intervenue directement dans la gestion des entreprises de correspondance sont ceux où ces dernières étaient défaillantes. Dans ces hypothèses, elle est, d'ailleurs, entrée en négociations avec les entreprises et même le Comité d'organisation des Transports routiers qui a donné son accord à son intervention. Il n'y a donc au jusqu'ici que des mesures d'espèce destinées, je le répète, à parer à des défaillances individuelles et à assurer la continuité des services lorsqu'ils risquent de n'être plus assurés. La ligne générale de la politique de la S.C.T.T. ne pourra se dégager que progressivement. Cette Société ne fonctionne effectivement que depuis quelques mois et il faut lui laisser le temps d'acquérir une expérience suffisante.