

Assemblée Générale  
annuelle  
        

29 juin 1939

Dossier social

*Procès Verbal définitif.*

---

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Procès-Verbal

de l'Assemblée Générale des Actionnaires

du 29 juin 1939  
-----

Présidence de M. GUINAND, Président du Conseil  
d'Administration  
-----

Conformément à l'article 6 de la Convention du 31 août 1937 et à l'article 18 des Statuts, sur convocation du Conseil d'Administration et suivant avis inséré au "Journal Officiel de la République Française" du 9 juin 1939 et dans le journal d'annonces légales "Petites Affiches" du 10 juin 1939, les actionnaires de la Société Nationale des Chemins de fer Français se sont réunis en Assemblée Générale, le vingt neuf juin mil neuf cent trente neuf, à quinze heures, au siège social de ladite Société, à Paris, 88, rue Saint-Lazare.

Il a été dressé une feuille de présence signée par tous les actionnaires assistant à la réunion.

M. LE PRESIDENT déclare la séance ouverte.

Il appelle comme scrutateurs les deux plus forts actionnaires présents et qui acceptent :

- M. LORiot, représentant l'Etat ;
- M. BOULOGNE, représentant la Compagnie des Chemins de fer de

.....



Paris à Lyon et à la Méditerranée.

M. FILIPPI est désigné comme Secrétaire.

Le bureau étant ainsi constitué, M. LE PRESIDENT communique à l'Assemblée un exemplaire enregistré et légalisé de chacun des numéros du "Journal Officiel de la République Française" et du journal d'annonces légales "Petites Affiches" contenant l'avis de convocation.

Il présente et dépose les documents visés à l'article 31 des Statuts, à savoir :

- l'inventaire contenant l'indication de l'actif et du passif de la Société Nationale des Chemins de fer Français ;
- le compte de profits et pertes ;
- le bilan ;
- le compte annuel de liquidation.

M. LE PRESIDENT constate, d'après la feuille de présence certifiée véritable par les membres du bureau, que le nombre des actionnaires valablement représentés est de 6, et que la totalité des 2.838.824 actions se trouve ainsi représentée.

Il déclare que le quorum prévu par l'article 25 des Statuts est atteint et qu'en conséquence l'Assemblée, régulièrement constituée, peut délibérer sur l'ordre du jour suivant :

- 1°) Rapport du Conseil d'Administration sur la gestion et les comptes de l'exercice 1938,
- 2°) Rapports de la Commission des comptes sur l'exercice 1938 et sur les opérations prévues à l'article 10 de la Convention du 31 août 1937,

.....

- 3°) Approbation de la gestion et des comptes de cet exercice,
- 4°) Autorisation prévue par l'article 10 de la Convention du 31 août 1937,
- 5°) Facilités de circulation à accorder aux membres de la Commission des comptes et à leurs collaborateurs pour l'exercice de leur mission.

Rapport du Conseil d'Administration  
sur la gestion et les comptes de  
l'exercice 1938.-

M. LE PRESIDENT.- Le Rapport du Conseil d'Administration a été distribué à tous les actionnaires. Ceux-ci ont pu en prendre connaissance. Peut-être estimerez-vous, dans ces conditions, qu'il n'est pas nécessaire d'en donner lecture à l'Assemblée ?

Les membres de l'Assemblée se déclarent d'accord sur cette procédure.

Rapports de la Commission des comptes  
sur l'exercice 1938 et sur les opérations  
prévues à l'article 10 de la  
Convention du 31 août 1937.-

M. le Président de la Commission des Comptes donne lecture des Rapports de cette Commission pour l'exercice 1938.

1°) Rapport sur les comptes de l'exercice 1938 :

"Conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention du 31 août 1937 et des articles 17 et 31 des Statuts de la S.N.C.F., nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur le bilan et les comptes de votre Société, arrêtés au 31 décembre 1938.

"Depuis la constitution de notre Commission, au cours de l'année 1938, nous avons examiné l'organisation et le fonctionnement des Services Comptables de votre Société, auprès desquels nous avons recherché toutes informations utiles et nous

.....



"avons procédé à un certain nombre d'investigations par sondages.  
"D'autre part, au moyen des méthodes usuelles de vérification,  
"nous nous sommes assurés de la concordance des écritures générales de votre Société et du bilan ci-après, qui vous est présenté par votre Conseil d'Administration.

"L'idée directrice, qui a présidé à la présentation du bilan est la division du compte d'établissement en deux parties qui correspondent, l'une à la période antérieure au 1er janvier 1938, l'autre à la période postérieure. Le bilan présente ainsi, pour le compte d'établissement, la situation de la S.N.C.F. à l'ouverture de ses comptes (102.049.951.367 fr 86) et à la fin de son premier exercice (105.685.816.555 fr 36), la situation à cette dernière date résultant de l'ensemble des opérations effectuées antérieurement au 1er janvier 1938 et de celles réalisées par la S.N.C.F. au cours de son premier exercice (2.216.453.187 fr 50).

"Ce mode de présentation a permis à votre Conseil d'Administration de faire apparaître distinctement la situation existant au moment où la S.N.C.F. a commencé son exploitation et les résultats de son premier exercice.

"On s'explique que cette méthode ait été adoptée pour le premier exercice. Pour l'avenir, la Commission se réserve d'examiner si la règle formulée par le paragraphe 1 de l'article 35 de la Convention du 31 août 1937, et d'après laquelle la comptabilité de la S.N.C.F. sera tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle, ne devrait pas recevoir une application plus étendue.

"L'examen du bilan appelle de notre part les observations particulières ci-après :

"A l'actif :

"Valeur représentative des apports de l'Etat et des Compagnies de chemin de fer =

"Ce poste représente la contre-partie comptable des actions délivrées à l'Etat et aux anciennes Compagnies dans les conditions fixées par la Convention du 31 août 1937.

"Participations financières =

"Les participations financières figurent aux dépenses d'établissement antérieures au 1er janvier 1938 pour 194.606.963 fr 41 et aux dépenses d'établissement postérieures

.....

"au 1er janvier 1938 pour moins 1.819.437 fr 66". La valeur nette des participations ressort ainsi à 192.787.525 fr 75.

"Cette somme négative résulte, pour sa plus grande partie, d'un redressement effectué sur la valeur comptable des participations d'un des anciens réseaux. Les participations de ce réseau se trouvaient grevées de frais accessoires. Pour unifier le mode d'évaluation des participations, ce compte a été crédité de ces frais, qui ont été passés au débit du compte d'exploitation.

"Les participations sont, en principe, décomptées pour le montant des sommes effectivement versées lors de l'achat ou de la souscription, ce qui ne fait pas apparaître le montant des engagements de la Société pour les sommes restant à libérer.

"Dépenses spéciales de Retraites =

"Sous cette rubrique, figure aux dépenses d'établissement une somme de 36.553.453 fr 22 qui représente des capitaux constitutifs de suppléments de retraites. L'inscription de cette somme aux dépenses d'établissement résulte des textes législatifs mentionnés au bilan.

"Approvisionnements =

"La valeur des approvisionnements au 31 décembre 1938 s'élève à 2.860.853.330 fr 20. Au bilan, ce chiffre est décomposé en :

"1° - Approvisionnements antérieurs au 1er janvier 1938 : 2.253.906.551 fr 76.

"2° - Approvisionnements postérieurs au 1er janvier 1938 : 606.946.778 fr 44.

"Le premier de ces chiffres, correspondant aux approvisionnements repris aux anciens réseaux, a été obtenu en totalisant la valeur comptable attribuée à ce poste par chacun des anciens réseaux.

"Le deuxième chiffre (606.946.778 fr 44) a été obtenu par différence et correspond simplement à l'accroissement de la valeur comptable des approvisionnements au cours de l'exercice.

"Débiteurs divers =

"Une somme de 70.000.000 fr en chiffres ronds, imputée

.....



"à ce compte, correspond aux arrérages des pensions du 4ème trimestre 1937 du réseau de l'Etat payés en 1938 par la S.N.C.F. pour le compte de cet ancien réseau. La S.N.C.F. a demandé au Ministre l'imputation de cette somme au compte 1937. La question n'a pas encore été résolue. Il y aura lieu de suivre la régularisation.

"Parmi les débiteurs divers figure une créance de 480.000.000 fr sur l'Administration des P.T.T. (art. 20 de la Convention du 31 août 1937). Le retard apporté au paiement de cette somme, pour lequel, à notre connaissance, il n'existe actuellement aucun crédit budgétaire, a eu pour conséquence d'augmenter le montant des avances demandées au Trésor par la Société Nationale, lesquelles portent intérêts. Le paiement de ces intérêts vient s'ajouter aux charges financières supportées par la S.N.C.F.

"Les divers débiteurs comprennent des comptes de caractères très différents.

"Une partie importante de ces comptes représente en réalité des comptes d'ordre et n'ont pas véritablement le caractère de débiteurs.

"Quant aux autres, ils présentent de notables différences en ce qui concerne leur caractère disponible et la sécurité de leur recouvrement. Ils devront être suivis de près pour que toutes provisions ou amortissements nécessaires soient constitués ou complétés.

#### "Au passif :

"Les emprunts obligataires émis par les anciens réseaux et pris en charge par la S.N.C.F. figurent au bilan pour le montant net encaissé au moment de l'émission. Ce procédé est celui qui était employé par les anciens réseaux; il a l'inconvénient de ne pas faire ressortir le montant de la dette à rembourser par la Société. Cette remarque prend une valeur particulière en ce qui concerne les emprunts de remplacement et les emprunts à l'étranger. La Commission se réserve d'examiner à nouveau cette question. Pour l'exercice 1938, elle a seulement demandé que le bilan indique le montant non amorti et le montant amorti du capital social et des emprunts; satisfaction lui a été donnée.

#### "Liquidation de l'exercice

"La liquidation de l'exercice fait état de recettes s'élevant à 15.565.337.152 fr 54, alors que les charges de toute nature se sont élevées à 23.207.894.717 fr 08. Elle fait ainsi apparaître une différence entre les recettes et les dépenses égale à 7.642.557.564 fr 54.

.....

"Par application de l'article 19 de la Convention du 31 août 1937, doit être déduite de ce chiffre une somme de 5.100.567.829 fr.44, qui correspond aux charges des emprunts afférents aux dépenses d'établissement antérieures au 1er janvier 1938. En vertu de l'article 25 de la Convention, celles-ci sont couvertes par des avances du Trésor non productives d'intérêts.

"Le déficit d'exploitation à la charge de la S.N.C.F. ressort ainsi, pour le présent exercice, à 2.541.989.735 fr.10.

"En vertu de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. doit arrêter chaque année un budget en équilibre de ses recettes et de ses dépenses. Elle est, d'autre part, tenue de faire face à l'équilibre de ces prévisions budgétaires et à toutes les modifications de la situation prévue qui apparaîtraient en cours d'exercice et qui seraient de nature à compromettre cet équilibre budgétaire. Celui-ci doit être rétabli, à défaut d'économies suffisantes, par des mesures prises dans les conditions et délais déterminés par le même article 18.

"Au cours de l'exercice 1938, et malgré les économies qui ont pu être réalisées, les prévisions budgétaires initiales se sont révélées insuffisantes. Le Conseil d'Administration vous indique dans son rapport les mesures qui ont été prises, d'accord avec le Ministre des Travaux Publics, en vue d'atténuer le déficit. Pour le surplus, la procédure prévue par l'article 18 n'a pas été suivie.

"Le rapport du Conseil d'Administration nous a été communiqué et les chiffres qu'il mentionne n'appellent de notre part aucune observation.

"Sous le bénéfice des observations ci-dessus, nous vous proposons d'approuver, tels qu'ils vous sont soumis, le bilan et les comptes de l'exercice 1938.

"L'article 3 de la Convention du 31 août 1937 prévoit que les Compagnies de Chemin de fer doivent pouvoir justifier à notre Commission de l'emploi des sommes produites par les actions A de la S.N.C.F. qu'elles détiennent, sommes qui doivent être inscrites à un compte spécial.

"Toutes justifications ont été fournies en réponse aux demandes que nous avons adressées sur ce point".

....



2°) Rapport spécial sur les opérations visées par l'article 10 de la Convention du 31 août 1937:

"Conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention du 31 août 1937, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport spécial sur les opérations traitées par vos Administrateurs dans les conditions visées par l'article 10 de la même Convention.

"Il résulte de la liste qui en a été dressée sur notre demande par le Secrétariat général que les opérations traitées dans ces conditions, au cours de l'exercice 1938, avec des entreprises ayant avec la Société Nationale des chemins de fer des Administrateurs communs, ont été les plus diverses.

"Celles qui ont été soumises à révision par application de l'article II du décret du 31 août 1937 sur la réorganisation des chemins de fer ont retenu plus particulièrement notre attention.

"A la suite des explications qui nous ont été données et des vérifications auxquelles nous avons procédé par épreuves, il ne nous est pas apparu que les opérations dont il vient d'être question aient eu aucun caractère anormal ou préjudiciable aux intérêts de la Société Nationale des Chemins de fer.

"Nous vous proposons donc de les ratifier".

Allocution de M.LE PRESIDENT.

M.LE PRESIDENT prend alors la parole en ces termes:

"Le rapport du Conseil d'Administration vous a exposé comment, au cours de sa première année d'existence, la Société Nationale des Chemins de fer s'est efforcée de mener à bien la double tâche qui lui était assignée, tant au point de vue administratif qu'au point de vue financier.

"Pour ma part, je voudrais d'abord souligner la continuité avec laquelle a pu être assurée l'exécution du service public dont la charge nous est désormais confiée, continuité du reste toute logique, puisque la création de la Société Nationale n'est que l'aboutissement d'une évolution qui a tendu à rendre tous les jours plus homogènes dans leur technique et plus solidaires dans leur gestion un nombre décroissant de Réseaux; continuité nécessaire aussi, puisqu'il fallait avant tout faire face

....

"immédiatement et aussi exactement que par le passé au trafic quotidien.

"Des modifications hâtives, en effet, non seulement auraient risqué de rester superficielles, mais auraient pu avoir pour conséquence de compromettre la marche du service, au détriment des usagers, de nos fournisseurs, de nos agents, finalement au préjudice de tous les citoyens français..

"Le 1<sup>er</sup> janvier 1938, ni les voyageurs, ni les expéditeurs de marchandises ne se sont aperçus qu'une Société Nationale s'était substituée à des Compagnies concessionnaires. Certains se sont d'ailleurs étonnés de cette absence de modifications spectaculaires et on nous a reproché de n'avoir su changer que l'étiquette des gares et la casquette de leurs chefs.

"Combien, Messieurs, est injuste une pareille appréciation; combien elle est superficielle et combien elle ignore cette transformation profonde de la plupart des rouages de la Société Nationale qui s'est faite et qui se poursuit graduellement, scientifiquement, sans éclat, sans trouble pour le Public, dans le double but de bien assurer le service, tout en allégeant la charge que les Chemins de fer imposent aux finances de l'Etat.

"Cette transformation, que le rapport de votre Conseil d'Administration vous a signalée dans toutes les branches de l'activité de la Société Nationale, trouve essentiellement son origine dans la fusion des Réseaux, qui a entraîné l'unité de commandement, l'unification des méthodes et du matériel.

"Je n'entrerais pas dans plus de détails que ne l'a fait votre Conseil d'Administration dans son rapport; mais c'est un volume entier qui pourrait être écrit sur les efforts faits déjà par la Société Nationale dans cette voie.

"J'ai parlé du Matériel.

"Sans doute, il faudra de longues années avant que le parc de la Société Nationale soit homogène, mais des progrès

.....



"importants ont déjà été faits dans le choix du matériel à  
"mettre en commande, qu'il s'agisse de locomotives, de voi-  
"tures, de wagons, de matériel de signalisation, de matériel  
"de voie, de matériel de pose de voie.

"Ce travail, qui consiste à choisir parmi tous les  
"types auxquels les efforts des Ingénieurs des différents  
"Réseaux sont arrivés, le meilleur et le mieux adapté à  
"chaque espèce de trafic, se poursuit inlassablement, accom-  
"pagné d'un effort de standardisation qui, correspondant à  
"la loi actuelle de l'Industrie, nous permet de diminuer nos  
"types, de normaliser les travaux dans nos ateliers d'après  
"les meilleures méthodes, d'améliorer, par un vaste effort  
"d'organisation du travail, nos prix de revient.

"S'agit-il plus spécialement de la Voie ?

"Un programme a été établi, après comparaison de l'état  
"des voies des différentes régions de la France, les clas-  
"sant par ordre d'urgence dans l'entretien ou le renouvelle-  
"ment, répartissant les travaux à faire sur un certain nom-  
"bre d'années, adoptant les meilleures méthodes et les meil-  
"leurs matériels de pose ou d'entretien, en vue de permet-  
"tre sur les travaux eux-mêmes des économies importantes.

"S'agit-il du Matériel Roulant ?

"Des méthodes d'entretien, choisies parmi les meil-  
"leures, ont permis d'augmenter le temps qui sépare les  
"grandes réparations successives des locomotives. Un tri a  
"pu être fait parmi celles-ci et celles qui consomment le  
"plus de charbon et sont les moins économiques ont pu être  
"remisées.

"Un programme de perfectionnement du matériel moteur  
"et de généralisation des dispositifs les plus économiques  
"et les plus pratiques a été établi.

"Un programme d'achats et de construction de matériel  
"neuf, tenant compte du développement de certains trafics  
"spéciaux - programme limité, certes à nos possibilités  
"financières, mais bien défini - a été élaboré et est

.....

"actuellement soumis à l'agrément du Gouvernement.

"S'agit-il de l'Exploitation ?

"Des réorganisations ont été faites, supprimant un  
"certain nombre d'Arrondissements. Des gares de triage  
"peu importantes ont été fermées et les opérations de  
"triage concentrées sur un certain nombre de grandes ga-  
"res, procédé essentiellement générateur d'économies.  
"Les acheminements les plus économiques et les plus rapi-  
"des ont été adoptés, tant pour les voyageurs que pour  
"les marchandises.

- Pour les marchandises, je citerai l'exemple  
"typique des expéditions de la Région de LYON sur  
"BORDEAUX, qui passent désormais, en grande partie, par  
"la vallée du Rhône, la plaine du Languedoc et la val-  
"lée de la Garonne, pour éviter les profils accidentés,  
"difficiles, lents, gros consommateurs d'énergie, du  
"Massif Central.

- Pour les voyageurs, je citerai les mesures que  
"nous avons prises en vue d'utiliser au maximum les li-  
"gnes déjà électrifiées de notre Réseau et d'utiliser  
"ainsi l'excédent de puissance et la souplesse considé-  
"rable que permet l'exploitation électrique ; nous don-  
"nons en même temps un confort supplémentaire aux voya-  
"geurs, nous réalisons des vitesses plus grandes et nous  
"pouvons, soit utiliser des excédents d'énergie qui ne  
"l'étaient pas, soit ne pas acheter certaines énergies  
"complémentaires. C'est ainsi que nous avons reporté  
"sur la ligne du MANS le trafic des voyageurs entre  
"PARIS et NANTES ; c'est ainsi que nous reportons, en  
"partie, sur la ligne de PARIS-VIERZON le trafic des  
"stations thermales du Massif Central.

"Parlerai-je des facilités que nous donne l'inter-  
"changeabilité du matériel, en permettant d'envoyer

.....



"des voitures et locomotives là où le besoin s'en fait  
"sentir, là où leur construction les rend particulièrement  
"aptes au trafic.

"Parlerai-je encore des procédés employés pour  
"assurer une liaison plus complète entre le Mouvement  
"et l'Exploitation, pour supprimer les parcours de wa-  
"gons vides et de locomotives haut-le-pied par la créa-  
"tion d'organes mixtes du Mouvement et de l'Exploitation  
"chargés de régler au mieux l'utilisation du matériel et  
"de parer aux incidents de route.

"Citerai-je la création de ce Bureau Central des  
"Roulements, qui centralise l'étude des roulements entre  
"les mains d'un personnel spécialisé, de façon à obtenir  
"une utilisation meilleure du matériel moteur et du ma-  
"tériel roulant.

"Je soulignerai d'un mot l'unification des Règle-  
"ments, travail particulièrement important, particuliè-  
"rement difficile, largement amorcé, qui se poursuivra  
"par l'unification des signalisations et permettra  
"des économies de personnel et un accroissement de la  
"sécurité.

"Au point de vue commercial, dois-je rappeler  
"l'effort que nous faisons pour maintenir notre trafic,  
"malgré la concurrence des autres modes de transport.

"Dois-je insister sur les améliorations que nous  
"avons réalisées pour donner satisfaction à la clientèle  
"pour le transport des marchandises de porte à porte :  
"par le développement des containers, de plus en plus  
"appréciés du Public ; par la création de tarifs spéciaux  
"pour le transport des camions chargés et accompagnés ;  
"par la création d'un Service d'Inspecteurs du Trafic,  
"destiné à intensifier le contact avec la clientèle ;  
"par la suggestion que nous avons faite au Ministre des  
"Travaux Publics, et que celui-ci a bien voulu réaliser,  
"concernant la création de Comités Consultatifs d'Usagers

.....

"destinés, sans faire double emploi avec les Offices  
"de Transports, à nous renseigner sur les desiderata du  
"Public.

"S'agissant du Personnel, dois-je indiquer l'effort  
"que nous faisons, en liaison avec la Direction de l'En-  
"seignement Technique au Ministère de l'Education Natio-  
"nale, pour la formation technique de notre personnel  
"par le développement de nos Ecoles Professionnelles et  
"de l'Apprentissage, la sélection des méthodes pédagogi-  
"ques, l'introduction de nouvelles méthodes accélérant  
"la formation des apprentis.

"Faut-il mentionner la signature de la Convention  
"Collective avec notre personnel, Convention Collective  
"dont certaines annexes restent encore à établir, mais  
"qui, néanmoins, dans ses parties essentielles, a posé  
"des principes qui consacrent l'esprit de collaboration  
"que nous voulons voir se développer avec nos agents.  
"Cette collaboration, nous la recherchons notamment dans  
"les méthodes de travail par des procédés propres à sus-  
"citer, puis à étudier et, s'il y a lieu, à utiliser tou-  
"tes les suggestions de notre personnel.

"Faut-il rappeler la création et la mise en train  
"de cette Caisse de Prévoyance destinée à assurer les  
"soins médicaux et pharmaceutiques aux familles de nos  
"agents et qui leur a apporté une amélioration qu'ils  
"ont, j'en suis certain - car j'en ai les preuves - ap-  
"précié à sa juste valeur, Caisse de Prévoyance dont la  
"gestion par un Conseil d'Administration composé de re-  
"présentants de la Société Nationale et de représentants  
"du personnel est un bel exemple de cette collaboration  
"dont je parlais tout à l'heure.

"Faut-il dire aussi que nous avons développé les  
"Services Sociaux que, dans une action dont nous ne sous-  
"estimons pas la valeur, nos prédécesseurs ont créés.

"Nous avons, en particulier, institué pour les  
"orphelins de nos agents, victimes d'accidents de service,  
"une Œuvre des Pupilles de la Société Nationale, imitée  
"de l'œuvre créée par un des anciens Réseaux.

.....



"D'autre part, nous faisons des efforts constants pour diminuer le nombre des accidents du travail, pour lutter contre la tuberculose et l'alcoolisme. Nous développerons encore cette action qui sera pour notre personnel, si attaché à son métier, un témoignage d'une sollicitude toujours active et aussi complète que nous le permettront nos possibilités financières.

"Faut-il encore dire le travail qui a été fait pour unifier les méthodes d'achat du matériel de toutes sortes, les approvisionnements, les stocks, les magasins ; pour faire que cet ensemble de matériel et de matières considérable, qui sert à la vie ferroviaire, soit acheté et conservé aux moindres frais.

"Les règles strictes que nous avons adoptées pour la passation des marchés, l'établissement, non encore terminé, des spécifications types, des Cahiers des Charges généraux, la création d'un Contrôle Commun pour les réceptions des matériels, sont autant d'actes qui nous ont déjà permis des économies importantes et nous promettent d'accroître encore cette importance.

"La création d'un Service d'Electricité, la conjugaison des excédents d'énergie que nous avons, à certains moments de l'année dans les Pyrénées, avec les insuffisances qu'au même moment nous avons dans les usines hydrauliques du Massif Central, et inversement, nous ont permis, par une utilisation plus complète des travaux faits par les Réseaux de l'Orléans et du Midi, de réaliser des économies substantielles. Nous espérons les accroître encore.

"Faut-il, dans le domaine financier, dire le résultat obtenu par l'unification des trésoreries, l'unification des rapports avec les Banques, l'unification des méthodes pour le paiement de nos fournisseurs, le rattachement de nos gares en numéraires, etc... etc...

"En bref, j'ai énuméré toute une série de domaines dans lesquels s'est effectué d'abord un travail de comparaison des méthodes et des matériels en usage dans les divers Réseaux, méthodes et matériels souvent très différents; puis un travail de généralisation des méthodes et des matériels reconnus les meilleurs, sous réserve de leur adaptation aux circonstances régionales et locales.

.....

"Comme je l'ai dit au début, tout ce travail a sa base dans l'unité de direction et dans l'unité de commandement.

"A côté de ces mesures, dont le grand public ne s'est pas aperçu, nous en avons pris d'autres qui ont fait des mécontents.

"Nous avons dû réduire le nombre des kilomètres-train qui, par suite de diverses circonstances, étaient devenus surabondants par rapport aux besoins du Public, et supprimer des lignes dont la fréquentation était devenue insuffisante pour en permettre l'exploitation dans des conditions raisonnables.

"Nous avons dû augmenter les tarifs pour que notre service ne soit pas dans la situation du commerçant qui, perdant sur la vente de tous ses articles, n'a guère d'espérance de voir son action se terminer autrement que par la faillite.

"Nous avons dû procéder à des réductions importantes d'effectifs; nous aurons encore à en réaliser. Nous avons pu le faire jusqu'à présent par la suspension des embauchages, par le licenciement des auxiliaires, par le détachement de nos agents dans les usines travaillant pour la Défense Nationale et par des départs volontaires, sans que jamais ait été mis en cause le lien créé par le commissionnement entre l'agent et la Société Nationale.

"Nous avons dû également faire sur tous nos postes de dépenses des économies parfois douloureuses: nous nous sommes assurés qu'elles ne portaient jamais atteinte ni à la sécurité, ni au confort des voyageurs.

"Nous avons dû diminuer nos travaux de fabrication de matériel neuf et de réparations dans l'Industrie privée, et cela au risque parfois de créer du chômage dans ces Etablissements.

"Nous avons dû lutter contre certains abus ou certaines facilités excessives dans différentes parties du service. Nous nous sommes efforcés d'obtenir que la répartition rationnelle des transports entre les divers modes de transport soit effectuée dans les conditions voulues par le Gouvernement et que les prescriptions réglementaires édictées à cet effet soient respectées.

"Tout cela, Messieurs, représente un travail, je vous prie de le croire, considérable, et pour lequel votre Conseil d'Administration, dans un sentiment que, je suis sûr, vous partagerez,

.....



"a témoigné sa reconnaissance envers les Directeurs Généraux,  
"Directeurs, Ingénieurs et agents de tous grades de la Société  
"Nationale.

"Mais l'action que nous avons poursuivie ne nous a pas fait  
"que des amis.

"Beaucoup ne la connaissent pas; le Public voit surtout les  
"mesures qui le touchent directement; il souffre de restrictions  
"dont la cause lui échappe parfois et dont les résultats bienfai-  
"sants ne lui apparaissent pas toujours très nettement; nous l'éclairai-  
"rons dans toute la mesure du possible.

"Nous croyons, Messieurs, cependant que nous sommes dans la  
"bonne voie et que les efforts que nous avons faits porteront leurs  
"fruits.

"Comment ces efforts se traduisent-ils jusqu'à présent du  
"point de vue financier ?

"Les recettes de l'exercice 1937 s'étaient élevées  
"à ..... 12.850 millions  
"les dépenses d'exploitation à ..... 14.888 millions  
"laissant un déficit d'exploitation de ..... 2.038 millions

"Les recettes de l'exercice 1938  
"s'élèvent à ..... 15.565 millions  
"les dépenses d'exploitation à ..... 17.535 millions  
"laissant un déficit d'exploitation légèrement  
"inférieur de ..... 1.970 millions

"Je précise que, pour rendre la comparaison valable, je n'ai  
"tenu compte, pour 1938 comme pour 1937, que des dépenses d'exploit-  
"ation proprement dites, à l'exclusion de toute charge d'ordre  
"financier.

"Dans ces conditions, le déficit de 1937 ressort à 15,86 %  
"des recettes, et celui de 1938 est tombé à 12,66 %.

"D'autre part, il faut observer que, si les deux chiffres du  
"déficit d'exploitation de 1937 et de 1938 sont du même ordre, l'un  
"et l'autre ne sont pas exprimés en francs ayant la même valeur:  
"il suffira de rappeler que le cours moyen de la Livre, en 1937, a  
"été légèrement supérieur à 124 francs, alors qu'en 1938, il a été  
"voisin de 171 francs, soit une différence de 37 %.

"On peut donc affirmer avec certitude que, si le franc n'avait  
"pas subi une nouvelle dévaluation au cours de l'année 1938, le  
"déficit d'exploitation de l'exercice 1938 eût été, en valeur

.....

"absolue, sensiblement inférieur à celui de 1937.

"J'ajouterai que l'année 1938 a été une année d'organisa-  
"tion, que toutes les mesures d'économies n'ont pu être prises  
"dès le début de l'année, et que, d'autre part, des mesures d'écono-  
"mies ne donnent pas leur plein rendement à partir du jour où elles  
"sont décidées, ni même appliquées: il y a souvent, en effet, des  
"contrats en cours, des approvisionnements déjà constitués, du  
"personnel qu'on ne peut supprimer du jour au lendemain. Les consé-  
"quences des mesures prises se développent progressivement et  
"suivant un rythme parfois assez lent.

"Par ailleurs, nous avons dû subir, en 1937, l'effet conjugué  
"de la hausse des salaires et des prix et d'une baisse de trafic  
"qui a atteint, par rapport à l'année précédente, 17 %, chiffre  
"sans précédent dans l'histoire des Chemins de fer français.

"Enfin, nous avons dû relever nos tarifs avant que la coor-  
"dination ne soit faite et, par conséquent, supporter, tout au  
"long de l'année 1938, les effets d'une concurrence exacerbée par  
"le supplément de charge imposé aux clients, par nos augmentations  
"de tarifs, supplément sans contrepartie chez nos concurrents.

"Je crois, en résumé, être fondé à affirmer que, si la  
"Société Nationale n'avait pas fait l'effort d'économies, d'adap-  
"tation et de réorganisation auquel elle a procédé, le déficit  
"d'exploitation des chemins de fer eût été beaucoup plus important  
"que celui traduit par nos comptes de l'exercice 1938.

"En résumé, la Société Nationale a marqué sa création en  
"mettant le point d'arrêt à l'augmentation du déficit d'exploit-  
"ation des chemins de fer et en amorçant sa réduction puisque,  
"comme je l'ai dit plus haut, le déficit d'exploitation est tombé  
"de 15,86 % des recettes, en 1937, à 12,66 %, en 1938. Des trans-  
"formations profondes ont été effectuées dans les rouages de la  
"Société; des mesures très nombreuses ont été prises qui doivent  
"permettre, pour 1939, et les années suivantes, des économies de  
"plus en plus importantes.

"Ce premier résultat a été obtenu grâce au fait que les  
"anciens Réseaux nous ont remis un bel outil de travail doté des  
"perfectionnements techniques les plus complets et les plus moder-  
"nes, mais auquel a manqué, pour donner son plein rendement, l'uni-  
"té de commandement: grâce à l'effort soutenu d'un personnel de  
"choix animé d'un haut esprit de devoir; grâce à l'appui constant  
"que nous ont apporté les Pouvoirs Publics.

.....



"Je suis heureux de saisir cette occasion d'adresser à ceux-ci tous nos remerciements, en disant notamment à Monsieur le Ministre des Travaux Publics combien nous lui sommes reconnaissants des allègements qu'il a apportés dans l'exercice du contrôle, allègements qui se traduisent, en dernière analyse, par des économies de temps et d'argent.

"Quel sera l'avenir des finances de la Société Nationale ?

"En ce qui concerne le proche avenir, je constate que, pour l'exercice en cours, les perspectives sont encourageantes, puisque, grâce à une légère reprise du trafic, qui reste cependant au-dessous de celui de 1937, et à une réduction de 13% de nos dépenses d'exploitation, le déficit sera inférieur à 5%, déficit qui, si l'économie nationale ne subit pas un nouvel affaissement, sera résorbé au cours de 1940.

"Mais la Convention du 31 août 1937 ne nous a pas uniquement astreints à assurer l'équilibre de notre compte d'exploitation; elle nous prescrit également d'absorber des charges financières s'élevant à environ 4 milliards qui doivent être incorporés dans notre équilibre par fractions annuelles d'un cinquième. Le premier cinquième devait être incorporé en 1939 : l'article 167 de la loi de Finances du 31 décembre 1938 nous a autorisés à reporter cette incorporation sur l'exercice 1940.

"Je ne peux pas dire encore quelles seront nos prévisions budgétaires pour les années à venir, mais, ce que je puis dire - et c'est d'ailleurs une opinion toute personnelle - c'est que, eu égard au développement des autres moyens de transport je crains que la Société Nationale ne puisse absorber intégralement et couvrir par ses seules recettes tarifaires, outre ses dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissement nécessaires à son fonctionnement et à son perfectionnement, les 4 milliards environ des charges financières que constituent les dépenses d'établissement du passé : c'est là un problème que nous aurons à examiner en temps voulu avec les Pouvoirs Publics.

"Je ne voudrais pas terminer, Messieurs, sans rappeler que l'exploitation des chemins de fer a été marquée, en 1938, par deux événements graves :

.....

" - En septembre, votre Société a dû exécuter de très importants transports de toutes natures intéressant la Défense Nationale. La façon dont elle s'est acquittée de sa tâche n'a pas seulement montré que le Rail était capable de réaliser toujours ce que l'on attend de lui dans des circonstances exceptionnelles : elle a également mis en lumière que, pour tous les transports massifs, le chemin de fer reste l'outil irremplaçable.

"Dans cette conjoncture, le dévouement de nos agents aux différents degrés de la hiérarchie a été au-dessus de tout éloge : Monsieur le Président du Conseil a tenu à nous en marquer sa satisfaction et nous a priés d'en transmettre l'expression à tous nos collaborateurs qui, a-t-il dit, jusqu'aux plus humbles, sur la totalité du territoire national, ont ainsi mis au service du Pays, dans un bel esprit patriotique, leur compétence et leur dévouement".

" - En novembre, notre personnel a donné une nouvelle preuve de son esprit de devoir professionnel et de son souci du bon fonctionnement du Service Public, en refusant, dans sa presque totalité, de s'associer à un mouvement de grève générale dont la réussite eût pu avoir les plus graves conséquences sur la vie de la Nation.

"Nous pensons que ce sentiment du devoir professionnel, cet amour du métier et du travail correctement exécuté qui, à tous les échelons de la hiérarchie, caractérise si nettement les Cheminots et est un de leurs beaux titres de noblesse, ne peut qu'être développé par une collaboration confiante entre les agents et les cadres de tous grades; cette collaboration, nous désirons qu'elle se poursuive par des contacts de plus en plus étroits, de plus en plus fréquents entre les hommes. Nous nous efforcerons de les favoriser. En même temps nous donnerons un soin toujours plus attentif à tout ce qui intéresse la vie des cheminots, à leur développement social et professionnel, à la formation de leurs cadres.

"Nous sommes persuadés que, par ces méthodes, nous réunirons toutes les bonnes volontés en un faisceau de forces permettant, en période normale, le fonctionnement toujours meilleur du Service Public dont nous avons la charge, et nous donnant la possibilité, si des heures plus graves survenaient, de répondre à tous les appels du Gouvernement".

.....



Facilités de circulation à accorder  
aux membres de la Commission des  
Comptes et à leurs collaborateurs  
pour l'exercice de leur mission.-

M. LE PRESIDENT.- Les questions qui figurent à l'ordre du jour n'appellent aucun commentaire, sauf celle qui figure sous le N° 5 "Facilités de circulation à accorder aux membres de la "Commission des Comptes et à leurs collaborateurs pour l'exécution de leur mission".

Je rappelle que, dans votre Assemblée, convoquée extraordinairement le 28 janvier 1938, vous avez décidé que les membres de la Commission des Comptes bénéficieraient d'une carte de circulation en lère classe, tandis que des permis de lère classe seraient délivrés à leurs collaborateurs à l'occasion des déplacements qu'ils seraient amenés à faire pour accomplir leur mission.

Or, nous avons pensé qu'il était préférable, pour le libre exercice même de leurs fonctions, de munir les collaborateurs des membres de ladite Commission de cartes de circulation comportant un droit de circulation entier et sans restriction. Nous vous soumettons une résolution en ce sens.

Discussion sur les questions à l'ordre du jour.-

M. LE PRESIDENT ouvre la discussion sur les questions à l'ordre du jour.

M. LE REPRESENTANT DE L'ETAT.- Je voudrais, d'abord, remercier Monsieur le Président de son exposé si clair, si précis, si vivant et, en certains passages, si émouvant. De cet exposé,

.....

se dégage une impression de réconfort; impression de réconfort en ce qui concerne l'activité intense de la S.N.C.F. dans tous les domaines, activité s'exerçant comme on vient de le souligner, dans une parfaite entente entre tous ceux qui, de la base au sommet de la hiérarchie, concourent avec le même dévouement à l'oeuvre commune; impression de réconfort également en ce qui concerne l'avenir financier de la Société : M. le Président l'envisage avec une confiance communicative qui nous promet, j'en suis certain, des années meilleures et finalement la réalisation de l'équilibre des dépenses et des recettes.

Ceci étant dit, l'Assemblée me permettra de lui soumettre quelques observations que m'ont suggérées la lecture des comptes et du bilan ainsi que celle des Rapports de la Commission des Comptes.

1°) Poste "débiteurs divers" de l'actif du bilan : Deux créances figurent sous la rubrique "Débiteurs divers", qui, toutes deux d'ailleurs, ont retenu l'attention de la Commission des Comptes: l'une de 70 M. en chiffres ronds correspondant aux arrérages de pensions du 4ème trimestre 1937 du Réseau de l'Etat payées en 1938 par la S.N.C.F. pour le compte de cet ancien Réseau, l'autre de 480 M. sur l'Administration des P.T.T., en application de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937. Les questions que soulèvent ces créances ont été soumises ou le seront à la Commission de Vérification des Comptes. Les décisions qui peuvent être prises, à la suite de cet examen, étant susceptibles de modifier le caractère et l'appréciation de ces créances,

.....



leur inscription à l'actif sans contrepartie au passif motive de ma part les réserves d'usage.

2°) Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 : La Commission des Comptes a soulevé la question de l'application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Me plaçant au point de vue des intérêts que je représente dans cette Assemblée, je tiens à déclarer que je ne partage pas l'opinion de la Commission des Comptes, à savoir que certaines dispositions de l'article 18 de la Convention n'auraient pas été respectées. Sans entrer trop avant dans l'examen des faits, je rappellerai que, lorsque, au cours de l'exercice, la situation financière de la Société a exigé une réadaptation des dépenses et des recettes, le Conseil d'Administration, avec un sens des réalités et de l'intérêt général auquel on ne peut que rendre hommage, a proposé les mesures propres à rétablir l'équilibre. Un échange de correspondance s'est institué au sujet de ces propositions entre les Ministres des Travaux Publics et des Finances et la S.N.C.F. Finalement, telles qu'elles se présentaient dans leur forme définitive, ces propositions ont été, dans l'ensemble, acceptées par le Gouvernement. Ainsi les circonstances prévues par l'article 18 de la Convention comme étant de nature à justifier l'inscription au budget de l'Etat d'une subvention au profit de la S.N.C.F. ne se sont pas réalisées. J'estime donc que les dispositions finales de l'article 18 n'avaient

.....

pas à jouer.

3°) Comptabilité de la S.N.C.F. : Je m'associe au voeu exprimé par la Commission des Comptes au sujet de la comptabilité, voeu qui demande que la règle formulée par le paragraphe 1er de l'article 35 de la Convention du 31 août 1937, d'après laquelle la comptabilité de la S.N.C.F. serait tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle, reçoive une application plus étendue et ce, dans un but de clarté et de simplification.

Sous le bénéfice de ces observations et compte tenu de ces réserves, je donne mon approbation aux comptes et bilan qui nous sont présentés.

M. LE REPRESENTANT DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD. - Permettez-moi, Monsieur le Président, en vous présentant une note d'observations au nom de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, de vous remercier - en ce qui la concerne - de l'hommage par vous rendu à l'oeuvre des Compagnies dans l'exploitation de leurs anciens Réseaux, et à leur personnel.

Je vous demande la permission de lire à l'Assemblée la déclaration suivante :

"Le Représentant de la Compagnie du Chemin de fer du Nord à l'Assemblée Générale des actionnaires de la S.N.C.F. observe que, parmi les ressources appliquées à la couverture des dépenses antérieures au 1er janvier 1938 et figurant au passif du bilan en contrepartie des dépenses antérieures à la même date, les sommes représentatives du capital des Compagnies donnant lieu à l'application de l'article 5 de la Convention du 31 août 1937 figurent pour :

.....



"non amorti ..... 613.756.228,--  
"amorti ..... 697.405.847,40

"Ensemble ..... 1.311.162.075,40

"Il lui paraît que le total précité correspond à l'effectif réalisé par les cinq Compagnies de Chemins de fer actionnaires de la S.N.C.F., c'est-à-dire que les sommes soi-disant représentatives du capital de la Compagnie du Nord y incluses s'élèveraient à 231.875.000,-- comprenant, outre le capital social proprement dit de 210.000.000,-- les 21.875.000,-- représentant les primes à l'émission des 125.000 actions de la 2ème série.

"Sans vouloir refuser son agrément aux conclusions du rapport présenté à l'Assemblée Générale et son approbation aux comptes, il tient, au nom de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, à réserver, à toutes fins utiles, les droits de la Compagnie au sujet de cette présentation de son capital social, lequel ne s'élève qu'à 210.000.000,-- les 21.875.000,-- complémentaires offrant le caractère d'une réserve, propriété des actionnaires de la Compagnie".

M. LE PRESIDENT.- L'Assemblée donne acte de sa déclaration au Représentant de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Vote des résolutions.-

Personne ne demandant plus la parole, M. LE PRESIDENT met successivement aux voix les résolutions suivantes :

Première résolution

"L'Assemblée Générale, après avoir entendu le rapport du Conseil d'Administration et les rapports de la Commission des Comptes, approuve les comptes et le bilan de l'exercice 1938, et approuve en outre toutes les opérations et mesures traduites par lesdits comptes ou résumées dans le rapport du Conseil d'Administration.

"En conséquence, elle donne aux Administrateurs quitus entier et sans réserve de leur gestion pour l'exercice écoulé".

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

.....

Deuxième résolution

"L'Assemblée Générale donne acte du compte rendu qui lui a été fait, conformément à l'article 10 de la Convention du 31 août 1937, de l'exécution des marchés ou entreprises intervenus avec des Sociétés dans lesquelles certains Administrateurs peuvent avoir un intérêt direct ou indirect. Elle approuve ces marchés et entreprises dont il lui a été donné connaissance et renouvelle l'autorisation donnée par elle, en tant que de besoin, à chaque Administrateur, le 9 décembre 1937".

M. LE REPRESENTANT DE L'ETAT - Je demanderai que cette résolution soit légèrement modifiée en la forme.

D'une part, il conviendrait de supprimer les mots "elle approuve ces marchés et entreprises dont il lui a été donné connaissance". Ces marchés et entreprises sont inclus dans les comptes et bilan, et l'Assemblée, du seul fait qu'elle les approuve, approuve tout ce qui y est contenu. Il ne paraît pas de bonne règle de faire de ces marchés et entreprises l'objet d'une approbation spéciale.

D'autre part, il y aurait lieu de préciser que le compte rendu des opérations dont il s'agit a été présenté par la Commission des Comptes.

Dans ces conditions, la résolution pourrait être rédigée comme il suit:

"L'Assemblée Générale donne acte du compte rendu qui lui a été fait par la Commission des Comptes, conformément à l'article 10 de la Convention du 31 août 1937, de l'exécution des marchés ou entreprises intervenus avec des Sociétés dans lesquelles certains Administrateurs peuvent avoir un intérêt direct ou indirect. Elle renouvelle l'autorisation donnée par elle, en tant que de besoin, à chaque Administrateur le 9 décembre 1937".

.....

M.LE PRESIDENT - Je mets aux voix la résolution ainsi rédigée.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Troisième résolution

"L'Assemblée Générale, modifiant sa résolution du 28 janvier 1938, décide que les membres de la Commission des Comptes et le collaborateur qu'en vertu de l'article 17 des Statuts chacun d'eux a le droit de s'adjoindre, bénéficieront d'une carte de circulation en 1ère classe sur l'ensemble des lignes de la Société Nationale des Chemins de fer".

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

(Au moment du vote de chacune des résolutions, les actionnaires présents à l'Assemblée Générale sont au nombre de 6 représentant la totalité des 2.838.824 actions).

L'ordre du jour étant épuisé, l'Assemblée est levée à 15 heures 50.

Les Scrutateurs

Le Président

Le Secrétaire

LORIENT

GUINAND

FILIPPI

BOULOGNE



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----

Procès-Verbal

de l'Assemblée Générale des Actionnaires

du 29 juin 1939

-----

Présidence de M. GUINAND, Président du Conseil  
d'Administration

-----

Conformément à l'article 6 de la Convention du 31 août 1937 et à l'article 18 des Statuts, sur convocation du Conseil d'Administration et suivant avis inséré au "Journal Officiel de la République Française" du 9 juin 1939 et dans le journal d'annonces légales "Petites Affiches" du 10 juin 1939, les actionnaires de la Société Nationale des Chemins de fer Français se sont réunis en Assemblée Générale, le vingt neuf juin mil neuf cent trente neuf, à quinze heures, au siège social de ladite Société, à Paris, 88, rue Saint-Lazare.

Il a été dressé une feuille de présence signée par tous les actionnaires assistant à la réunion.

M. LE PRESIDENT déclare la séance ouverte.

Il appelle comme scrutateurs les deux plus forts actionnaires présents et qui acceptent :

- M. LORiot, représentant l'Etat ;
- M. BOULOGNE, représentant la Compagnie des Chemins de fer de

.....