

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT (CIMT)

Les affaires nouvelles
Compagnie industrielle de matériel roulant
(Anciens Ateliers de matériel roulant Carde et Fremaux réunis)
(*Le Journal des finances*, 20 juin 1919)

Cette entreprise résulte de la fusion de la Société des forges Fremaux et de la division « matériel roulant » des Établissements Gustave Carde et fils de Bordeaux.

Les Forges Fremaux constituaient une entreprise toute récente, du moins sous leur forme de société anonyme qui date du mois de décembre 1918. Elles étaient autrefois la propriété de MM. Fremaux qui ont reçu 3.000 actions de 500 fr. en rémunération de leurs apports, sur les 10.000 qui constituaient le capital primitif de la société (3 millions de francs). Le capital actuel s'élève à 11 millions de francs en 22.000 actions de 500 fr., dont 12.000 ont été remises aux Établissements Carde, pour leurs apports. Il reste donc 7.000 actions qui ont été souscrites en numéraire.

La Société des forges Fremaux avait pour objet social toutes affaires se rattachant aux industries métallurgiques, et notamment la fabrication de matériel à usage des chemins de fer et tramways.

Elle possédait jusqu'à ces derniers temps trois installations industrielles : 1° l'usine de Labouheyre (Landes) ; 2° l'usine de Pontenx (Landes) ; 3° de vastes ateliers édifiés à Bordeaux [Ateliers de La Bastide]. Le bail de l'usine de Pontenx, qui prend fin deux ans après la cessation des hostilités, ne sera pas renouvelé. Les ateliers seront ramenés à Labouheyre. L'installation de Bordeaux, spécialement affectée aux réparations, est située sur les terrains de la Compagnie du Midi, fait particulièrement avantageux, si l'on considère que la Société a passé avec la compagnie un très important contrat de réparations de wagons. La durée de la location est encore actuellement de dix années.

Mais ce domaine industriel, déjà fort important, vient de s'accroître considérablement par l'absorption de la division « matériel roulant » des Établissements Carde de Bordeaux, société anonyme au capital de 8 millions de francs. Cette acquisition comprend notamment : 1°) la partie du fonds de commerce et d'industrie de la Société Carde, concernant le matériel roulant sur rail ; 2° 2.250.000 fr. de matériel et d'outillage ; 3°) 3.700.000 fr. de terrain et de bâtiments (installation de la Passerelle) ; 4°) un portefeuille industriel de 2.555.000 fr. comprenant 31.950 actions de 500 fr. entièrement libérées de la Société des forges et fonderies d'Aquitaine qui lui assurent les matières premières nécessaires à sa fabrication ; 1.120 actions de 250 fr. libérées de moitié de la Société le Matériel roulant, filiale du Creusot, de la Lorraine-Diétrich, etc.

L'affaire, en raison de cette adjonction, se transforme en Compagnie industrielle du matériel roulant [en définitive : de matériel de transport](anciens Ateliers du matériel roulant Carde et Fremaux réunis). Quatre administrateurs des Établissements Carde entrent dans le conseil d'administration de Fremaux. Les Établissements, vieille affaire bordelaise en pleine prospérité, distribuent, tout en faisant de très grosses réserves, d'importants dividendes annuels.

La Compagnie industrielle du matériel roulant est donc en voie de devenir, pour peu que, chose probable, d'autres fusions interviennent, la plus grosse fabrique de wagons de France. Les résultats antérieurs sont des plus encourageants. Les bénéfiques ont passé de 600.000 fr. en 1916 (exercice d'installation) à 3 millions en 1917. Pour son premier exercice de société anonyme, qui s'étend de décembre 1918 à décembre 1919, les Forges Fremaux étaient assurées de plus de 10 millions de commandes (wagons et voitures de voyageurs, grandes voitures de 30 mètres à double boggies et d'autres grosses commandes sont en négociation avec le ministère des travaux publics et des compagnies de chemins de fer On peut donc escompter, dès cette année, une large rémunération du capital engagé, tant en raison des bénéfiques envisagés que de leur répartition qui a lieu comme suit :

1°) 5 % au fonds de réserve légale; 2°) un premier dividende de 8 % aux actions souscrites ; 2° bis) 8 % aux actions d'apport ; 3° 10 % du solde au conseil ; 4°) le solde réparti entre toutes les actions.

Le conseil d'administration est composé de personnalités éminentes du monde industriel et financier :

MM. Francis Rouland, officier de la Légion d'honneur, administrateur de la Société du Gaz de Paris, président ; Paul Fremaux, chevalier de la Légion d'honneur, industriel, Paris, vice-président ; Paul Carde, administrateur des Établissements Carde, vice-président ; René Fremaux, ingénieur, administrateur-directeur de la Régie d'entreprises industrielles, Paris ; Maurice Bauwens, administrateur de la Société Brugeoise (Nicaise et Deleuve) ; F[rédéric] Chapelet [sic : Chaplet], officier de la Légion d'honneur, ingénieur métallurgiste, à Laval (Mayenne) ; [Maurice] Cochez, administrateur de la Société française de banque et de crédit, Paris ; [Gustave] Delvallée, administrateur des Mines de Thivencelles ; Charles Gillot, industriel, Paris ; Henri Laurain, chevalier de la Légion d'honneur, ingénieur-conseil de la Société du Gaz de Paris ; Paul Poissonnier, chevalier de la Légion d'honneur, docteur en droit, Paris ; [Philippe] Tiranty, ingénieur des Établissements Tiranty, Paris ; Georges Carde, des Établissements Carde ; Maurice Métayer ¹ ; Maurice Ganne, des Établissements Carde, administrateurs ; W[ladimir] Mulhaupt, directeur de la Banque de Mulhouse, Paris, conseiller financier ; M. Perrey, ingénieur licencié ès sciences, Paris, conseiller technique.

Compagnie industrielle de matériel de transport
(Anciens Ateliers de matériel roulant Carde et Fremaux réunis)
(*Le Journal des finances*, 4 juillet 1919)

Nous avons consacré dans notre dernier numéro une étude détaillée à cette affaire, sous le titre de Compagnie industrielle du matériel roulant. Le titre définitif, figurant à la notice parue dans le « Journal officiel » du 23 juin 1919, est en réalité celui de Compagnie industrielle de matériel de transport, société au capital de 11 millions de francs, en 22.000 actions du 500 francs. [...]

Les commandes, dès à présent en chantier, apportées par les seules Forges Fremaux, représentent un total de plus de 25 millions de francs, sans tenir compte de gros marchés en négociation avec le ministère des Travaux publics, et des compagnies de chemins de fer. Lorsque les nouvelles installations de la Passerelle seront achevées, soit dans un an environ, la société sera en mesure d'exécuter pour 65 millions de commandes annuelles.

¹ Maurice Métayer (1869-1937) : professeur de métallurgie à l'École centrale, pionnier des mines de fer normandes, il fait carrière au sein du groupe Goudchaux. Administrateur et président du comité technique des Usines métallurgiques de la Basse-Loire. Voir [encadré](#).

Rappelons d'ailleurs que les Forges Fremaux avaient vu leurs bénéfices passer de 1916 (premier exercice d'installation de la société anonyme) à 1917, de 600.000 francs à 3 millions de francs.

L'avenir de la Compagnie industrielle de matériel de transport peut donc être envisagé sous le jour le plus favorable, et d'autant plus que son conseil d'administration présente toute garantie de compétence industrielle et financière. [...]

Les actions de la Compagnie industrielle du matériel de transport peuvent s'obtenir au prix de 600 francs.

Les actions qui sont offertes ci-dessus sont des titres anciens, jouissance origine, c'est-à-dire décembre 1918 et ne font pas partie de l'augmentation de capital de 9 millions que vient de décider le conseil d'administration et pour laquelle un droit de priorité à 525 fr. par titre sera réservé aux anciens actionnaires.

L'inscription à la cote du marché de Paris a été demandée.

On souscrit à la Presse financière réunie, 90, rue Saint-Lazare, à Paris.

Les premières usines de la CIMT d'après Anne Callite ²

- Labouheyre : la fonderie, occupée pendant la guerre à la fabrication d'obus, alimente désormais les compagnies ferroviaires en boîtes à graisse et autres pièces en fonte. Labouheyre réalise aussi des wagons plate-forme et des wagons tombereaux de 15 tonnes et renforce son secteur réparation.

- Bordeaux : les Ateliers de la Bastide, l'usine en construction de « la Passerelle » sur 35 hectares et l'usine de Queyries, louée à la CIMT par la maison Carde dans l'attente de l'achèvement de la Passerelle.

La répartition des travaux se fait ainsi :

— réparation de voitures et wagons du Paris-Orléans (dès 1919) à la Passerelle ;

— construction de voitures neuves pour le réseau de l'État et de wagons poste à bogies à Queyries.

- Médoc-Saint-Louis : usine prise en gérance en 1919. À la fin de cette année-là, elle répare 450 wagons par mois.

- Usine des Docks acquise de la Société générale de constructions métalliques et de matériel roulant : construction de wagons de marchandises et de wagons poste ; réparation de voitures tant pour les chemins de fer de l'État que pour la Compagnie du Midi ; réparation de tender ; démolition de locomotives hors d'usage.

Compagnie industrielle de matériel de transport (*Le Journal des finances*, 30 janvier 1920)

La Compagnie du Midi a passé avec cette société un marché de 10 ans pour la réparation des voitures de voyageurs. Ce marché prévoit 400 voitures par an, représentant une commande de 400.000.000 fr. pour les dix années. D'importantes commandes de matériel sont également en carnet.

² « La naissance d'une société multiforme : la Compagnie industrielle de matériel de transport (1919-1939) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 28-29, 2003.

1920 (février) : participation à la constitution des Forges et aciéries de Nord et Lorraine créées par les Forges et aciéries du Nord et de l'Est pour la reprise des usines Stumm d'Uckange (Moselle). Le premier conseil est présidé par Julien Bessonneau (l'industriel et député d'Angers). La CIMT y est représentée par René Fremaux .

[Bourse de Lille]
(Le Journal des finances, 10 avril 1920)

En attendant son introduction au Parquet des agents de change à Paris, l'action Société [sic : Cie] industrielle de matériel de transport, Anciens Établissements Carde et Fremaux réunis, que nous avons vivement recommandée à nos lecteurs, s'inscrit sur le marché de Lille en vive avance à 719.

PRISE DE PARTICIPATION DANS LA
SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL ROULANT (SCEMR),
Usines de Grenelle à Paris et (depuis avril 1920) usine de la Compagnie générale
française des aciers à Marly-lez-Valenciennes

[Augmentation du capital de 20 à 30 MF]
(Le Journal des finances, 25 juin 1920)

Nous avons depuis longtemps attiré l'attention de nos lecteurs sur la Compagnie industrielle de matériel de transport et, tout dernièrement encore (n° du 4 juin, édition hebdomadaire), nous indiquions l'excellente situation de cette affaire.

Nous apprenons que l'assemblée extraordinaire qui devait se tenir ce mois-ci est reportée au 23 juillet. Elle a pour objet de décider l'augmentation du capital de 20 à 30 millions, et l'émission de 15 millions de francs d'obligations.

Grâce à ces nouveaux capitaux, la société va pouvoir prendre l'extension nécessitée par la perspective de l'accroissement des commandes résultant de la décision prise par les grandes compagnies de chemins de fer de confier désormais l'exécution de leurs travaux à l'industrie privée.

Le bénéfice net de l'exercice écoulé ressort à 725.868 francs. Le conseil d'administration proposera de répartir un dividende de 8 % aux actions.

On sait que les actions Compagnie industrielle de matériel de transport sont inscrites à la Bourse de Lille et qu'une demande a été formulée en vue de leur introduction sur le marché de Paris. Le Syndicat des agents de change ayant posé comme condition préalable l'unification de la date de jouissance des deux catégories d'actions (1^{re} et 2^e émissions), le conseil d'administration a décidé de mettre en paiement, en sus du dividende afférent à l'exercice 1919, un acompte de 8 % sur l'exercice 1920, la date de jouissance des actions première et deuxième émissions étant fixée au 1^{er} mars dernier. Les actions de la première émission auront ainsi à toucher 26 fr. 52+6 fr. 66 = 36 fr. 19 brut, soit 34 fr. 38 net au nominatif et 32 fr. 88 au porteur. Les actions de la deuxième émission (libérées de 1/4) recevront 2 fr. 61 +1 fr. 66 = 4 fr. 27 brut, soit 4 fr. 00 et 3 fr. 68 respectivement.

D'après le dernier bilan le fonds de roulement s'établit à près de 18 millions de francs.

L'action vaut actuellement 649 fr. C'est un cours d'achat fort attrayant.

ÉTÉ 1920 : SUITE À UNE LONGUE GRÈVE,
PRISE EN LOCATION DES ATELIERS DU RÉSEAU DE L'ÉTAT À SAINTES

La durée du bail est de 15 ans. Les cheminots révoqués sont réembauchés sous statut CIMT. L'effectif est de 1.200 ouvriers, employés et apprentis. L'école d'apprentissage reste sous le contrôle du réseau de l'État (selon Anne Callite).

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN DE MATÉRIEL ROULANT
(*Le Recueil des assemblées générales, 1922*)

La Société de construction et d'entretien de matériel roulant a été fondée par la Société Gustave Carde et fils*, de Bordeaux, et par M. Georges Lesourd, ingénieur à Paris, en 1911.

Son capital, qui était de 500.000 francs à l'origine, a d'abord été élevé à 3.000.000 de francs ; l'assemblée générale du 3 novembre 1921 l'a porté ensuite à son montant actuel de 7.000.000 de francs.

L'objet de la société est indiqué dans sa raison sociale.

La société exécuta d'abord des travaux d'entretien de matériel postal, puis elle ne tarda pas à accroître sa clientèle de toutes les grandes compagnies de chemins de fer français, de nombreux réseaux de chemins de fer secondaires et de tramways.

Parmi les travaux qui sont actuellement en cours, on peut citer des fournitures importantes de matériel neuf ou de réparations pour l'Administration des Postes, les Compagnies de chemins de fer du P. O. et de l'Est.

Les ateliers de la société sont installés à Paris, 61 à 69, quai de Grenelle. Ils disposent d'un ensemble de terrains et constructions d'une surface totale de 30.000 mètres carrés, environ. Ils sont pourvus d'un matériel et d'un outillage puissants et modernes.

Les travaux exécutés par cette Société jouissent de la meilleure réputation auprès de sa clientèle.

Le chiffre d'affaires et les bénéfices réalisés depuis sa constitution ont suivi une marche ascendante.

Ci-dessous le tableau des dividendes distribués depuis la fondation :

1912	6 %
1913	8 %
1914-15-16	8 %
Par an, soit 24 % pour les trois ans.	
1917	10 %
1918	10 %
1919	10 %
1920	17 %

La société désirant, au lendemain de la guerre, assumer son développement, prit la décision d'acquérir des ateliers dans la région métallurgique du Nord. Cette opération avait pour but de lui permettre d'augmenter et de varier le nombre de ses fabrications, et, comme conséquence, de s'adresser à une clientèle élargie.

[Prise de contrôle de la Compagnie générale française des aciers,
à Marly-lez-Valenciennes]

Dans ce but, elle a établi, avec la Compagnie générale française des aciers, qui possède une usine importante à Marly (Nord), une entente qui lui permet de disposer de cette usine pendant une période de 28 années ; elle a pu, en outre, s'assurer une partie des actions de cette Compagnie. En y comprenant les titres achetés depuis la conclusion de cet accord, la Société de construction et d'entretien de matériel roulant possède actuellement la presque totalité des actions de la Compagnie générale française des aciers.

Le conseil d'administration de cette dernière Compagnie a été entièrement renouvelé en avril 1920, et ses membres actuels appartiennent au groupe de la Société de construction et d'entretien de matériel roulant.

Par suite de ces diverses opérations, le domaine de la Société de construction et d'entretien de matériel roulant s'est, en fait, accru d'une vaste usine dont l'actif matériel et immobilier, seul, représente une valeur supérieure à 10 millions de francs, non compris un groupement de maisons ouvrières, dont la valeur dépasse un million.

Cette usine, située à Marly-lez-Valenciennes, en plein centre industriel et ouvrier, raccordée directement au chemin de fer du Nord, est destinée à prendre une très grande extension.

Construite en 1912, puis détruite par les Allemands pendant leur retraite, elle est, actuellement, après deux ans d'efforts, complètement reconstituée et capable de répondre à son nouvel objet, qui comprend la construction métallique, les ponts et charpentes, la grosse chaudronnerie, le matériel roulant, les wagons, les tenders, les locomotives et le matériel des mines.

Elle s'étend sur une superficie de 10 hectares, dispose de vastes halls, et est pourvue de puissants moyens de manutention mécanique et de machines possédant les perfectionnements les plus modernes.

Les ateliers sont déjà en pleine activité et, en dehors des charpentes métalliques et du matériel minier qui lui ont été commandés par les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, elle exécute d'importants travaux parmi lesquels on peut citer, notamment, des commandes de matériel roulant neuf pour la Compagnie du P. O. et la Compagnie du P.-L.-M., ainsi que des réparations de wagons pour la Compagnie du Nord, qui lui a également confié des grosses réparations de locomotives.

Enfin, elle s'est intéressée, par une participation financière importante, dans la Société française des aciéries de Blanc-Misseron, de manière à disposer, de première main, des divers produits d'acier moulé, dont elle fait une grosse consommation.

Étant donné les résultats obtenus par la Société de construction et d'entretien de matériel roulant dans les ateliers de Grenelle, il est permis d'escompter pour ceux de Marly, soumis à la même direction, des résultats analogues. D'ailleurs, dès que les grandes compagnies de chemins de fer ont eu connaissance du passage des ateliers de Marly sous le contrôle de la Société de construction et d'entretien de matériel roulant, de nombreuses commandes lui ont été confiées, qui ont amené une exploitation intensive de leurs importants et modernes moyens de production.

*
* *
*

Les commandes en carnet assurent, dès maintenant, à l'ensemble des ateliers un travail régulier pour toute la durée de 1922.

Le bilan ci-joint est établi au 31 décembre 1920, les écritures de l'exercice 1921 n'étant pas encore clôturées. Les résultats de cet exercice s'annoncent, d'ailleurs, très satisfaisants.

Depuis l'établissement de ce bilan, l'augmentation de capital, de 3 millions à 7 millions, a été effectuée par la souscription de 1.000.000 en espèces et l'incorporation des réserves, en grande partie.

Le conseil d'administration de la Société de construction et d'entretien de matériel roulant est ainsi constitué :

Président : M. Carde Paul, ingénieur des Arts et manufactures, 33, quai de Queyries, à Bordeaux.

Administrateur délégué : M. Carde Georges, ingénieur A. et M., 69, quai de Grenelle, à Paris.

Administrateurs : Mme Veuve Carde Gustave, 33, quai de Queyries, à Bordeaux ; M. Braive Jean, ingénieur des Arts et manufactures, 3, rue Georges-Ville, à Paris ; M. Ganne Maurice, ingénieur des Arts et manufactures, officier de la Légion d'honneur, 21, avenue de Messine, à Paris ; M. Saint Raymond, 11 bis, rue Berteaux-Dumas, à Neuilly-sur-Seine ; M. Ravel Lucien, ingénieur des Arts et manufactures, chevalier de la Légion d'honneur, 11, rue Ampère, Paris ; M. Fremeaux René, industriel, 12, rue de Lola, à Paris ; M. Weinstock Wladimir, 1, rue du Maréchal-Harispe, à Paris.

Directeur de l'usine de Marly-lez-Valenciennes : M. Giard André, ancien élève de l'École polytechnique, chevalier de la Légion d'honneur

ÉMISSION DE 14.000 BONS 6,50 % DE 509 FR. NOMINAL

Créés en vertu de la délibération prise par l'assemblée générale des actionnaires du 3 novembre 1921.

Intérêts annuels : fr. 32 50.

Payables semestriellement le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année.

Le remboursement du capital et le paiement de l'intérêt annuel sont nets de tous impôts présents ou futurs.

Ces bons, nominatifs ou au porteur, numérotés de 1 à 14.000, seront amortissables en 15 années, à compter du 1^{er} janvier 1927, c'est-à-dire avant le 1^{er} janvier 1942.

L'amortissement de ces bons sera effectué annuellement suivant le tableau, soir au pair, au moyen de tirages au sort qui auront lieu à l'issue de l'assemblée générale réunie à la fin du mois de juillet de chaque année (les bons amortis étant remboursables à partir du 1^{er} janvier suivant), soit par rachats en Bourse au-dessous du pair.

La société se réserve, mais seulement à partir du 1^{er} janvier 1927, la faculté de rembourser par anticipation, en totalité ou en partie, les bons restant en circulation, soit par tirages au sort, au pair, soit par rachats au-dessous du pair.

Il est formé une Société civile des porteurs des présents bons.

La souscription ou la possession d'un ou plusieurs bons comporte adhésion aux statuts de la société civile, ainsi qu'aux décisions des assemblées générales des porteurs de bons.

La Société de construction et d'entretien de matériel roulant s'oblige vis-à-vis des porteurs et tant qu'elle sera débitrice du montant total ou partiel de son emprunt, à ne pas faire d'autres emprunts avec garantie spéciale (hypothèque ou nantissement) sans conférer aux bons qui resteront dus les mêmes avantages et garanties particulières.

PRIX D'ÉMISSION : 482 fr. 50 PAR TITRE

Payable en souscrivant. — Jouissance du 1^{er} juillet 1922.

L'intérêt entre la date de la souscription et le 1^{er} juillet 1922 sera déduit à la souscription.

La souscription sera ouverte le 15 février 1922.

Les demandes sont reçues aux guichets des établissements suivants :

A la Banque générale du Nord : 42, rue Royale, à Lille, 12, rue du 4-Septembre, à Paris, et dans toutes ses succursales.

A la Société bordelaise : 42, cours du Chapeau-Rouge, à Bordeaux, chez tous les agents de change de Bordeaux et au Siège Commercial de la Société : 61 à 69, quai de Grenelle, à Paris.

Ces demandes, qui peuvent être faites dès maintenant, seront servies au fur et à mesure de leurs inscriptions, jusqu'à concurrence du montant disponible.

Le paiement des coupons et le remboursement des titres sortis aux tirages seront effectués, soit aux caisses de la société, soit à celles des banques ci-dessus désignées.

La notice prescrite par la loi du 30 janvier 1907 a été publiée au Bulletin des annonces légales des 9 janvier et 6 février 1922.

Les formalités nécessaires seront remplies pour l'admission des titres à la Cote, aux Bourses de Paris et de Lille.

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT.

(Le Journal des finances, 13 septembre 1922)

Le chiffre d'affaires de la société, pendant le semestre au 30 juin, s'est élevé à 33.388.093 fr. contre 28.687.035 fr. pendant la période correspondante de 1921.

L'activité est répartie entre les deux sites les plus importants : Saintes fabrique des essieux de locomotive et la Passerelle construit des [wagons spéciaux pour les Phosphates de Constantine](#). À la fin de 1922, la CIMT se sépare de l'usine du Médoc et attribue la réparation des wagons du Midi à l'usine des Docks (selon Anne Callite).

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT.

(Le Journal des finances, 22 juin 1923)

L'exercice 1922 a laissé un bénéfice brut de 5.834.150 francs et un bénéfice net, amortissements déduits, de 1.060.690 fr., qui sera reporté à nouveau. Rappelons que l'an dernier, le bénéfice brut s'élevait à 6.325.122 francs, et le bénéfice net à 3.464.272 francs qui avait été reporté également à nouveau.

En septembre 1923, la CIMT prend pour dix ans l'exploitation en régie des ateliers de Darmstadt en Allemagne pour la réparation de locomotives et de tenders. 221 ouvriers y sont employés, ils seront 800 en décembre. L'encadrement nécessaire est prélevé principalement sur l'usine de Saintes. L'aventure allemande se termine le 15 novembre 1924 avec la signature des accords de Londres et la fin de la régie franco-belge des chemins de fer des territoires occupés. Les Allemands réintègrent aussitôt leurs ateliers (selon Anne Callite).

Une grève

(Le Journal des débats, 22 novembre 1923)

Des ouvriers de la Compagnie industrielle des matériels de transport, à Bordeaux, ayant demandé une augmentation de salaires de 10 % qui leur fut refusée, décidèrent

de faire la grève perlée. Les ouvriers, au nombre de 1.350, ont décidé de cesser le travail jusqu'à ce qu'ils aient obtenu satisfaction. (De notre correspondant.)

Compagnie industrielle de matériel de transport
(*Le Journal des finances*, 16 mai 1924)

L'assemblée convoquée pour le 21 mai aura à approuver les comptes de l'exercice 1923 qui se soldent par un bénéfice brut d'exploitation de 4.701.270 fr. 61. Y compris le report antérieur et les intérêts du portefeuille, le crédit du compte de profits et pertes se monte à 5.775.919 fr. 38. Défalcations faites des frais généraux, intérêts, charges diverses et amortissements des immobilisations, le bénéfice net ressort à 131.408 fr. 14. donnant, avec le report antérieur, un solde disponible de 1 million 192.165 francs 09, qui a été consacré à des amortissements. Aucun dividende ne sera donc proposé.

(*Le Temps*, 21 juin 1924)

Bordeaux, 20 juin.

M. Henri Mezergues, ingénieur civil à Bordeaux, âgé de 60 ans, était recherché par le parquet de Castres pour escroqueries. Il avait appris qu'il allait être dénoncé par M. Louis Marty, contremaître à la Compagnie industrielle de matériel de transport, lequel a été à son service. Rencontrant M. Louis Marty, M. Henri Mezergues lui a demandé des explications ; puis sortant un revolver de sa poche, il a fait feu sur le contremaître qui a roulé à terre. Croyant avoir tué son adversaire, il s'est tiré une balle de revolver dans la tête. Il est mort sur le coup. M. Marty n'a été que légèrement blessé.

QUESTIONS SOCIALES
Un lock-out à Bordeaux
(*Le Temps*, 10 décembre 1924)

Notre correspondant à Bordeaux nous écrit que les ateliers de la Compagnie industrielle de matériel de transport, quai de la Souys, qui occupent environ 1.400 ouvriers, sont fermés depuis hier matin. Les patrons ont décidé le lock-out, en raison des incidents qui se sont produits la semaine dernière, dans leur établissement. Les ouvriers avaient demandé une augmentation de salaire de 30 centimes par heure ; les directeurs avaient accordé 10 et 15 centimes d'augmentation, suivant catégorie ; les ouvriers avaient alors décidé de faire la grève des bras croisés, pendant dix minutes d'abord, puis un peu plus longtemps les jours suivants, et de fournir un rendement minimum de travail. Un des ouvriers, qui n'avait pas voulu cesser la besogne, avait été brutalement frappé par deux de ses camarades, lesquels, par suite, avaient été congédiés.

Trois cents des ouvriers ont défilé dans les ateliers avec la bannière soviétique. Outre l'augmentation de leur salaire, les ouvriers réclament la réintégration des deux ouvriers congédiés.

Les années 1923-1925 sont médiocres. La CIMT doit diversifier ses activités. On relève ainsi un projet de location-vente de wagons « Armistice » à la Bulgarie. L'usine

de la Passerelle se lance dans la fabrication en série de meubles et se dote d'un atelier d'appareils de levage, construit, bien plus tard, des bossoirs de navires, des pales d'éoliennes... et fabrique une gamme de réfrigérateurs commercialisés sous la marque « Norge ». En 1925, la Passerelle fabrique des carrosseries et des accessoires pour Ford. L'usine occupe alors 450 ouvriers (selon Anne Callite).

Annuaire industriel, 1925 :

MATÉRIEL de TRANSPORT (Cie industrielle de), C.I.M.T., Siège social : 8, r. de Richelieu, Paris, 1^{er}. T. Louvre 27-24 et Central 05-03, Inter 11-26. Ad. t. Cimtrans-Paris. Direct. générale : 8, q. de la Souys, Bordeaux (Gironde). T. 41-77. Ad. t. Cimtrans-Bordeaux. Soc. an. au cap. de 30.000.000 de fr. Conseil d'adm. : Prés. : M. Francis Rouland, off. de la Lég. d'honn., vice-prés. et adm. délégué de la Soc. du **Gaz de Paris** ; vice-prés. : M. Paul Fremaux, chev. de la Lég. d'honn., industriel ; vice-prés. et adm. délégué : M. Paul Carde, chev. de la Lég. d'honn., prés. de la Soc. an. Gustave Carde et fils, à Bordeaux ; adm.-direct. : MM. René Fremaux, industriel ; Wladimir Weinstock, ing., adm.-direct. de la Régie d'entreprises industrielles [+ adm. Ac. de Blanc-Misseron, Céramique frse, Entretien de matériel roulant] ; adm. : MM. Maurice Bauwens ; Georges Carde, industriel à Paris ; Frédéric Chaplet, off. de la Lég. d'honn., industriel, à Laval [Mines d'anthracite de la Bazouge] ; Maurice Cochez, adm. délégué de la Soc. française de banque et de crédit, Paris ; Gustave Delvallée, adm. de la Compagnie des mines de Thivencelles ; Maurice Ganne, off. de la Lég. d'honn., adm. délégué de la Soc. Hamelle et Cie* ; Robert Gillot, industriel, à Paris ; Henri Laurain, off. de la Lég. d'honn., adm.-ingénieur-conseil de la Soc. du Gaz de Paris ; Maurice Métayer, off. de la Lég. d'honneur, adm. des Usines métallurgiques de la Basse-Loire ; Eugène Basquin-Fort, agent de change honoraire [+ adm. Sté fin. des Pétroles et Sté frse Pétroles Premier] ; Philippe Tiranty, des Établissements Tiranty, ing.-direct. général ; M. Carpentier, ing. A. et M. Direct. du serv. commercial (matériel roulant) : M. Pierre Deprecq, ing. E.C.P. — Usines : à Bordeaux : usine de Queyries, usine de la Passerelle et usine du bd Godard ; à Labouheyre (Landes). Ad. t. Cimtrans-Labouheyre. — Agence générale de vente pour le département « Appareils de levage et de manutention » : Direct. du bureau central de vente : M. Émile Cauchois, ing. E.C.P., 52, cours du Chapeau-Rouge, à Bordeaux ; sous-direct. (Bureau de Paris) : M. Louis Grosdemontagne, ing., 8, r. de Richelieu, Paris.

Matériel roulant : construction de matériel roulant pour chemins de fer et tramways, voitures, automotrices, wagons, tenders, fourgons, wagons-foudres, wagons-trémies, wagons à déchargement automatique. Réparations de locomotives, tenders, voitures et wagons. Usinage de pièces détachées, roues, etc. — Fonderies de fonte, bronze et acier. — Appareils de levage et de manutention : Construction générale d'appareils de levage : grues électriques, à vapeur, fixes, sur truck ou portique ; derricks ; palans ; vérins à bras et électriques ; ponts roulants à bras et électriques pour toutes industries, usines, etc. — Installations et outillage de ports : grues de cale et de construction ; installations de chargement et déchargement mécaniques pour charbons, minerais, graines ; portiques ; tours de déchargement ; appareils de manutention pour docks ; bennes preneuses. Chemins de fer : ponts tournants pour locomotives ; chariots transbordeurs pour wagons à fosse et à niveau ; vérins pour essieux de locomotives. Manutention mécanique en général : monte-wagons ; monorails et charpente de roulement ; monte-charges. Treuils ; titans, transbordeurs ; transporteurs de tous genres ; tracteurs électriques. Charpentes métalliques : charpentes de bâtiments ; charpentes métalliques de tous ordres. Pylônes pour transport de force. — Remorques pour tracteurs de toute force et de tout genre de carrosserie. Tracteurs électriques à accumulateurs pour traction de tous systèmes de wagonnets et manutention rapide et économique des marchandises, sur les quais, le long des bassins, dans les usines et les ateliers. Meubles en bois. (20-3017).

Annuaire industriel, 1925 :

MATÉRIEL ROULANT (Société de construction en d'entretien de), 61, q. de Grenelle, Paris, 15^e. T. Ségurio-38. Ad. t. Matéroulant-Paris. Cap. 3 millions de fr. Cons. d'adm. : prés. : M. Paul Carde, ing. E.C.P. Adm. délég. : M. Georges Carde, ing. A. et M. Administ. : Mme Vve Gustave Carde, MM. J. Braive, ing. E.C.P., R. Fremaux, A. Lollivier, L[ucien] Ravel, ing. E.C.P., R. Saint, W[ladimir] Weinstock. Usine de Grenelle, Paris, 15^e, 300 HP, 600 ouvriers. Embranchement particulier gare Champ-de-Mars. Usine de la Cie générale française des aciers, à Marly-lez-Valenciennes (Nord), sous le contrôle de la Société de construction et d'entretien de matériel roulant. 900 HP, 250 ouvriers. T. Valenciennes 125. Ad. t. Compaders-Valenciennes. Embranchement particulier gare Marly.

Construction de matériel roulant pour compagnies de chemins de fer, services publics et privés. Réparation de matériel roulant. Voitures et wagons à voie normale, à voie étroite, tramways, voitures postales, wagons-tenders. Locomotives à voie normale, à voie étroite. Caisses à eau, grosse chaudronnerie, constructions métalliques. Pièces détachées en bois ou fer en grandes séries. Glaces équilibrées et boulons de glaces pour voitures de chemins de fer, omnibus, tramways et paquebots. Travaux de bois et mobiliers de bureau. (20-685).

Annuaire industriel, 1925 :

ATELIERS DE LA RHONELLE, Marly (Nord). T. 105 Valenciennes. Soc. an. M. Paul Garde, président du conseil d'administration. M. Georges Carde [CIMT], administrateur délégué, 61, qu. de Grenelle, Paris. M. André Giard, ingénieur-directeur. Colis-marchandises : Marly (Nord). Wagons complets sur notre embranchement particulier : Marly.

Constructions, réparations, entretien de matériel roulant Wagons, tenders, locomotives, caisses à eau, constructions métalliques, grosse chaudronnerie. (20-2175).

Ingénieurs et ingénieurs-conseils (*Annuaire industriel, 1925*)

Barraud (Pierre), 50, q. Deschamps et 8, quai de la Souys, Bordeaux, Gironde. T. 38-94. E.C.P. Ingénieur en chef du Service forge, aciérie, ajustage de la Cie industrielle de matériel de transport à Bordeaux. (Organisation scientifique des usines. Matériel roulant, forge, ajustage, aciérie, essais industriels...)

Antérieurement : secrétaire technique, secrétaire général, ingénieur en chef des Ateliers de Saintes. Ingénieur en chef des services administratifs de la Compagnie industrielle de matériel de transport.

Deprecq (Pierre), 7, r. d'Athènes, Paris, 9^e. T. Louvre 27-24. – E.C.P. Directeur commercial de la Compagnie industrielle de matériel de transport, 8, r. de Richelieu, Paris. (Matériel roulant pour chemins de fer et tramways.)

Gros de Montagne (Louis), médaille coloniale « Maroc », 8, r. de Richelieu, Paris, 2^e. T. Louv. 27-24. E.T.P.P. Ingénieur-directeur commercial du Bureau de Paris du Bureau central de vente « Appareils de levage et de manutention », département de la « Cie industrielle de matériel de transport [CIMT] ». Ingénieur-directeur commercial de l'Agence de Paris de la « Cie Industrielle Fotogen ». (Travaux publics. Chemins de fer,

études et construction. — Travaux et missions aux colonies Direction commerciale. Appareil de levage et de manutention.)

Antérieurement : a fait, comme officier et comme ingénieur des missions et des travaux au Maroc.

Jacob (Pierre), chev. Lég. honn., 45, av. Trudaine, Paris, 9^e. E. C. P. Ingénieur à la Compagnie industrielle de matériel de transport, Saintes, Charente-Inférieure.

Savary (Henri), chev. Lég. honn., 311, r. de Vaugirard, Paris, 10^e. E.C.P. Secrétaire général de la Société de construction et d'entretien de matériel roulant, 61, quai de Grenelle, Paris, 15^e.

1925 : ACHAT DE L'USINE DE MARLY-LEZ-VALENCIENNES (ATELIERS DE LA RHONELLE)

En 1925, des difficultés de trésorerie obligent la SCEMR à se recentrer sur Nanterre et à céder Marly qui travaille pour la Compagnie du Nord.

La superficie de l'usine est de dix hectares dont deux couverts. Elle est desservie par 4 km de voies ferrées avec embranchement particulier sur le réseau du Nord. L'usine possède sa propre station électrique, deux compresseurs à haute pression alimentant tous les ateliers en air comprimé, un générateur d'acétylène, sept ponts roulants. Les ateliers se divisent en halles de réparation, de montage, de forge, de mécanique, d'usinage, de menuiserie, de peinture, etc. L'effectif est de 800 ouvriers et employés (selon Anne Callite).

1927 : COUP D'ACCORDÉON ENTRÉE DES ACIÉRIES DU NORD (GOUDCHAUX) AU CAPITAL

Compagnie industrielle de matériel de transport
(*Le Journal des débats*, 9 juin 1927)

L'exercice 1926 se traduit par une perte de 1.215.612 fr. contre un bénéfice de 296.050 fr. l'an dernier.

Les produits ont régressé de 1.200.000 fr. environ, alors que les frais généraux et charges obligatoires ont augmenté de 1.300.000 francs.

Une assemblée extraordinaire, convoquée pour le 24 juin, aura à statuer sur la réduction du capital et sa réaugmentation par création d'actions à vote plural.

MARCHE DE LILLE

Ateliers de la Rhonelle
(*Le Journal des débats*, 24 juin 1927)

L'exercice 1926 se solde par une perte de 173.438 fr., ce qui porte le déficit total à 305.831 fr.

PARIS-SOIR A LA BOURSE
Industrielle de Matériel de transport
(*Paris-Soir*, 11 septembre 1927)

L'assemblée extraordinaire du 9 septembre a. voté la réduction du capital de 30 à 15 millions par abaissement de 500 à 250 fr. du nominal des actions. Elle a, d'autre part, autorisé le conseil à porter le capital à 17.500.000 fr., par l'émission au pair de 10.000 actions privilégiées de 250 francs.

Ces actions auront droit, après déduction d'un premier amortissement ne dépassant pas 1 million et après la réserve légale, à un premier dividende cumulatif de 8 % ; leur dividende complémentaire sera de 1/60.000^e de 95 % du solde disponible après ces prélèvements. Un droit de vote double de celui des actions ordinaires leur est alloué.

Le rapport dit que la crise de l'industrie du matériel roulant n'a pas permis à la société d'opérer les amortissements qui eussent compensé la dévalorisation résultant de la situation actuelle, et selon le conseil acquise, de l'industrie [sic]. La réduction du capital envisagée a pour objet de permettre de rectifier l'évaluation des immobilisations.

Le conseil a décidé la fermeture de l'usine de Labouheyre et vient de donner en location, à des conditions satisfaisantes, l'usine de la Passerelle dont l'exploitation était onéreuse.

L'augmentation du capital est garantie par les Aciéries du Nord, dont la société s'est assuré le concours industriel.

Au cours d'une longue discussion, le président a fait ressortir que le privilège de vote attribué aux nouvelles actions ne leur assurait pas la majorité aux assemblées ; qu'il était, d'autre part, nécessaire de donner à ces titres un traitement exceptionnel qui puisse décider les souscripteurs à les payer 250 fr. alors que l'ordinaire, de même nominal, vaut 72 francs sur le marché. L'argent frais encaissé permettra au conseil de se libérer vis-à-vis des banques.

Compagnie industrielle de matériel de transport
(Anciens Ateliers de matériel roulants Carde et Fremaux réunis)
(*Le Journal des débats*, 27 septembre 1927)

Augmentation du capital de 15 à 17.500.000 fr., par émission au pair de 10.000 actions privilégiées de 250 fr.

Le capital de la CIMT augmente de 10.000 actions, réparties principalement entre les Aciéries du Nord (6.000) et Mathieu Goudchaux et Cie (2.627) . Mathieu Goudchaux, président des ADN, devient administrateur délégué de la CIMT .

*
* *

En 1927, la CIMT monte à hauteur des deux tiers au capital des Ateliers de la Rhonelle. La CIMT se borne dans un premier temps à effectuer les avances de fonds nécessaires à son activité. Le nouveau comité de direction de la Rhonelle se compose de Paul Carde, fils de Gustave et président de la Société Carde, et de Georges Brabant, administrateur de la CIMT.

La Rhonelle se diversifie dans la fabrication de matériel neuf : fourgons, wagons plats, tenders, châssis de voiture à étage, wagons à caisse basculante... Une brochure évoque en outre des bennes, des aménagements de camions, des appareils de levage, des pylônes pour ligne de force, etc., du matériel de travaux publics (décapeuses) et routier (bennes basculantes destinées à des châssis Ford ou Renault, remorques). Le matériel routier est commercialisé sous la marque SARM (Société des ateliers de la Rhonelle à Marly) par la Société Gustave Carde et fils, toujours domiciliée à Bordeaux (usine de Queyries)(selon Anne Callite).

ABANDON DE SAINTES CONSTRUCTION ET PRISE EN LOCATION DE MANTES

En janvier 1929, la CIMT, la Rhonelle et les Aciéries du Nord regroupent leurs directions techniques au 8, rue Richelieu, Paris.

La CIMT obtient des Chemins de fer de l'État la construction et l'exploitation pour dix ans d'ateliers de réparation à Mantes avec logements ouvriers. L'opération est estimée 25 millions de francs. Cela représente 1.000 heures de réparation voiture et 1.500 heures de réparation wagon par jour. Les réparations de locomotives de l'État sont rétrocédées aux ateliers d'Haumont des Aciéries du Nord moyennant versement d'une redevance de 1,25 franc par heure de travail. A partir du 1^{er} juillet 1929, les réparations sont centralisées :

- aux ateliers des Docks pour la Compagnie du Midi ;
- à l'usine de la Passerelle pour l'État.

Les ateliers de Saintes sont abandonnés.
(Selon Anne Callite)

Compagnie industrielle de matériel de transport
(*Le Journal des débats*, 30 mai 1929)

L'exercice au 31 décembre 1928 se solde sans profits ni pertes, le revenu d'exploitation étant absorbé par les frais généraux, les charges financières et les amortissements. On sait que l'exercice 1927 avait laissé une perte de 14.807.118 fr., ce qui avait entraîné une réduction du capital de 17.500.000 francs à 2.500.000 francs et sa réaugmentation à 7 millions 500.000 francs.

1930 : Transfert du siège social 223-227, rue Saint-Honoré, nouvelle adresse de la Société financière d'exploitations industrielles.

Compagnie industrielle de matériel de transport
(*Le Temps*, 1^{er} février 1930)

Cette société convoque pour le 21 février une assemblée extraordinaire en vue de l'augmentation du capital de 7.500.000 francs à 12.500.000 francs par l'émission de 50.000 actions nouvelles de 100 francs.

Compagnie industrielle de matériel de transport
(*Le Temps*, 31 mars 1930)

Augmentation du capital de 5 millions par l'émission à 103 francs de 50.000 actions nouvelles de 100 francs.

Valeurs d'actualité
Société financière d'exploitations industrielles [Goudchaux]
(*Le Journal des chemins de fer*, 1^{er} juin 1930)

[...] Le portefeuille actuel de la Financière d'Exploitations Industrielles comprend des actions Aciéries du Nord, Automobiles Postales, Établissements Quillery, Usines métallurgiques de la Basse-Loire et Cie industrielle de matériel de transport. [...]

ABSORPTION DES ATELIERS DE LA RHONELLE

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1930)

Une assemblée extraordinaire, convoquée pour le 2 octobre, aura à statuer sur un projet de fusion par voie d'apport à la Compagnie de l'actif et du passif des Ateliers de la Rhonelle. L'échange des titres se fera sur la base de cinq actions de capital de 100 francs Industrielle de Matériel de Transport pour l'action de 500 francs Ateliers de la Rhonelle. L'Industrielle de Transport détenant actuellement les deux tiers du capital de la Rhonelle, elle n'aura à réaliser pour cette fusion qu'une augmentation de capital de 500.000 francs.

ATELIERS DE LA RHONELLE
(*Le Journal des débats*, 7 octobre 1930)

Réunis le 2 octobre en assemblée extraordinaire, les actionnaires ont voté la fusion de la Société avec la Compagnie industrielle de matériel de transport par voie d'apport de l'actif social. La dissolution anticipée de la Société a été prononcée et l'assemblée a nommé deux liquidateurs.

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Journal des débats*, 6 novembre 1930)

Une assemblée extraordinaire tenue le 4 novembre a décidé l'absorption, par voie de fusion, de la Société des Ateliers de la Rhonelle. Elle a voté, en conséquence, une augmentation de capital de 500.000 francs par la création de 5.000 actions de capital de 100 francs, destinées à être remises aux actionnaires des Ateliers de la Rhonelle autres que ceux de l'Industrielle de Matériel de Transport, à raison de cinq actions de capital C.I.M.T. contre une action Rhonelle. Les 2.000 actions possédées par la société absorbante seront annulées.

Les assemblées spéciales des propriétaires d'actions de jouissance et de capital, tenues le même jour, ont ratifié les décisions ci-dessus.

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Journal des débats*, 18 novembre 1930)

L'assemble extraordinaire du 25 novembre statuera sur l'apport à titre de fusion de l'ensemble de l'actif et du passif des Ateliers de la Rhonelle [à Marly-lez-Valenciennes] et sur l'augmentation de capital s'ensuivant.

Compagnie industrielle de matériel de transport
(*Le Temps*, 29 avril 1931)

Le solde créditeur de l'exercice 1930 s'établit à 4,130,598 francs contre 706,141 francs pour 1929. Le dividende sera porté de 8 à 15 % pour les actions de capital sur le capital augmenté, celui de l'action de jouissance étant fixé à 7 francs brut, somme qui sera absorbée et au delà par la taxe de transmission.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALES
ACIÉRIES DU NORD
(*Le Temps*, 9 novembre 1931)

[...] La Compagnie industrielle de matériel de transport [CIMT], dont votre société possède un nombre important d'actions, a développé progressivement ses exploitations et sa situation confirme les indications favorables que nous avons fournies précédemment. [...]

Le portefeuille-titres figure pour 15.595.528 fr. 15, contre 15.741.312 fr. 15 au bilan précédent. Ce chapitre comprend principalement le montant de nos participations dans la Compagnie industrielle de matériel de transport [CIMT] et dans la Société anonyme immobilière Saint-Honoré-les-Feuillans. [...]

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 8 novembre 1931)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée extraordinaire le 6 novembre, ont voté l'augmentation du capital de 13 à 20 millions de francs ; une tranche de 3 millions de francs sera prélevée sur les réserves pour permettre l'échange des 60.000 actions de jouissance contre 30.000 actions de capital nouvelles, avec versement d'une soule de 15 fr. par action de jouissance ; la seconde tranche sera représentée par 40.000 actions nouvelles de 100 francs qui seront émises à 105 fr.

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Journal des débats*, 30 décembre 1931)

Une assemblée extraordinaire, réunie le 28 décembre, a rendu définitive l'augmentation de capital de 4 millions de francs.

L'obtention de commandes reste difficile. Si les ateliers loués aux compagnies ont leur marche assurée (réparation), ceux de la CIMT sont à la peine. La CIMT développe la vente de rouleaux compresseurs et réalise des containers. Les ateliers de la Passerelle stoppent leur activité ferroviaire au profit de Mantes, construisent des garages pour des sociétés de transport routiers et s'emploient à la réparation de leur matériel roulant.

En 1932, l'usine de Marly obtient trois contrats de licence avec des firmes américaines pour la construction de niveleuses remorquées (Galion), de tombereaux à chenilles (Electric Whell) et de décapeuses (Riddell Warco). La CIMT devient la première société française à entreprendre la construction de niveleuses. Néanmoins, en février 1933, le personnel de Marly est réduit à 550 personnes contre plus de 800 un an plus tôt. L'usine tourne au ralenti jusqu'en juin 1935. On envisage même un arrêt presque complet des ateliers à cause de résultats déficitaires. Une reconversion est tentée dans la construction de voitures métalliques (selon Anne Callite).

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 7 février 1933)

L'activité de la société a été plutôt satisfaisante en 1932, eu égard à la crise générale. Si les ateliers de construction de matériel de chemins de fer se sont ressentis de la raréfaction des commandes des réseaux, les ateliers de réparation, en revanche, grâce à des contrats à long terme, ont pu travailler normalement.

Dans ces conditions, le bénéfice réalisé ne sera pas sensiblement inférieur à celui de l'exercice 1931 qui avait permis la répartition d'un dividende de 22 fr. 50.

Une douzaine de types d'automotrices sont à l'étude dans diverses usines de la région de Valenciennes-Maubeuge
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 mai 1933)

Presque toutes ces voitures sont à bandage d'acier et à moteur Diesel. Les réseaux destinataires sont principalement le Nord, le P. O. et l'État. En ce qui concerne les types de la Compagnie industrielle de matériel de transport, la cage est exécutée à Marly, le châssis à Hautmont, et le moteur dans une usine de la région parisienne.

La Compagnie française de matériel de chemins de fer (Maubeuge) étudie des types avec moteur Saurer.

Le Nord Industriel.

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

(Le Temps, 15 mai 1934)

L'assemblée du 14 mai a approuvé les comptes de 1933 se soldant par un bénéfice net de 5.887.364 francs et fixé le dividende à 20 francs pour les actions libérées et 15 fr. 50, pour les actions non libérées.

Marly obtient à la fin de 1934 une commande de douze caisses d'automotrice pour le PLM (résultant des accords conclus entre le PLM et les Aciéries du Nord) et de huit voitures pour le Nord. Mais le temps nécessaire aux études et aux approvisionnements entraîne un arrêt partiel de l'activité.

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

(Le Temps, 26 avril 1935)

Le bénéfice net de l'exercice 1934 s'établit à 2.130.723 francs contre 5.887.364 pour 1933. Le conseil proposera à l'assemblée du 13 mai de ramener le dividende à 10 francs brut par action libérée et 5 fr. 50 par action, non libérée, contre respectivement 20 francs et 15 fr. 50 l'an dernier.

La CIMT s'offre une bouée de sauvetage, le 1^{er} juillet 1935, sous la forme d'un contrat de deux ans et demi avec le PO-Midi pour le « grand entretien » des moteurs et organes de transmission de voitures automotrices. Le contrat est destiné à la Passerelle. Parallèlement, les Aciéries du Nord obtiennent un contrat quasi identique, valable jusqu'en juin 1939, pour l'entretien des moteurs et bogies moteurs des automotrices construites par elles. L'affaire est sous-traitée à la Passerelle. Ces deux conventions obligent la CIMT à renouveler l'équipement des ateliers bordelais pour un montant de 600 000 francs (selon Anne Callite).

DÉCEMBRE 1935 : PRISE À BAIL DES ATELIERS DU P.-O. À SAINT-PIERRE-DES-CORPS

En décembre 1935, le PO-Midi décide de procéder à l'adjudication de ses ateliers de Saint-Pierre-des-Corps. La CIMT l'emporte avec un coefficient horaire de 8,38 francs face à la Compagnie générale de construction et d'entretien du matériel (CGCEM) et à Fougla. Mathieu Goudchaux fait appel à des ingénieurs des Aciéries du Nord pour épauler ceux de la CIMT.

Les travaux les plus urgents concernent les atelier de peinture, de machines à bois et de tours à roues, l'eau potable et le téléphone automatique. La seconde phase comprend la modification des bureaux de la direction, l'infirmierie et la « goutte de lait ». La direction de Saint-Pierre-des-Corps et de Mantes est assurée par le même ingénieur, M. Dupré. Les deux ateliers demeurent privés malgré la nationalisation des chemins de fer. (selon Anne Callite).

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT (*Le Journal des débats*, 16 avril 1936)

Le bénéfice de 1935 ressort à 2.888.000 fr. contre 2.130.723 fr. pour l'exercice précédent. Le dividende n'est pas encore fixé, mais il est certain qu'il sera au moins égal à celui de l'an dernier, qui avait été fixé à 10 fr. par action libérée et à 5 fr. 50 par action non libérée.

Compagnie industrielle de matériel de transport (*La Journée industrielle*, 17 mai 1936)

Réunis hier en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. F. Rouland, président du conseil d'administration, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1935 se soldant par un bénéfice net de 2.888.975 francs.

Le dividende brut a été fixé à 12 francs 50 par action libérée et à 8 fr. 50 par action non libérée, payable à partir du 25 mai à raison de : net, pour les actions libérées nominatives, 9 francs 50, 10 fr. 25 ou 11 fr., suivant la catégorie, et 8 fr. 9 % au porteur ; pour les actions non libérées, 6 fr. 50 ou 7 fr. 04, suivant l'impôt.

M. Maurice Métayer, administrateur sortant, a été réélu.

Le rapport du conseil signale que les ateliers de Mantes ont poursuivi leurs travaux de réparation de voitures et de wagons et que ceux des docks à Bordeaux, qui se livrent à une exploitation analogue, ont supporté une réduction de travail qui, malheureusement, s'accroît pour l'exercice en cours.

Dans le rapport lu à l'assemblée ordinaire du 13 mai 1935, les livraisons de matériel faites à différentes compagnies de chemins de fer par les Ateliers de la Rhonelle étaient mentionnées, ainsi que l'état de leur carnet de commandes. Depuis cette date, ces ateliers ont livré 12 caisses d'automotrices à la Compagnie P.-L.-M. et de nouvelles commandes ont été enregistrées, à savoir : pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord, 10 caisses d'automotrices dont la livraison est commencée et 6 remorques d'automotrices ; pour les réseaux P.-O.-Midi, 5 caisses d'automotrices pour la Compagnie P.-L.-M., 10 voitures banlieue ; pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, 20 voitures banlieue.

Les Ateliers de la Rhonelle fabriquent également depuis quelques années du matériel routier dont la société a pu développer la production en annexant à son service de vente un service de location de ce matériel.

Au mois de décembre dernier, la compagnie a soumissionné pour la location et l'exploitation, pendant une période de cinq années, des Ateliers de Saint-Pierre-des-Corps, appartenant à la Compagnie P.-O. Elle n'a été déclarée adjudicataire qu'à une date postérieure à la clôture de l'exercice sous revue.

En raison du prix réduit auquel la société a cru devoir soumissionner, elle aura de gros efforts à accomplir pour s'assurer des conditions d'exploitation suffisamment économiques, qui ne pourront être obtenues qu'après la construction d'installations

appropriées, la mise en service de nouvelles machines-outils et une assez longue période d'organisation.

NÉCROLOGIE

† Maurice Métayer

(*Le Journal des débats*, 28 juillet 1937)

On annonce la mort de M. Maurice Métayer, professeur à l'École centrale des Arts et manufactures, vice-président des Forges et aciéries du Nord et de l'Est.

Annuaire industriel, 1938

MATÉRIEL de TRANSPORT (Cie industrielle de), C.I.M.T., Siège social 223, r. St-Honoré, Paris, 1^{er}. T. Opé. 83-55 (5 lignes groupées), Inter Opé. 199. Ad. t. Cimtrans-111-Paris. Soc. an. au cap. de 90.000.000 de fr. — Conseil d'adm. : Prés. : M. Francis Rouland ; Adm. délégué : M. Mathieu Goudchaux ; Adm. : MM. Eugène Basquin-Fort ; Georges Brabant ; Georges Carde ; Jean Joubert ; Henri Laurain ; Maurice Métayer [† juillet 1937] ; Ernest Mussat [X-Ponts. Adm. des assurances L'Abeille]. — Ateliers de la Rhonelle, à Marly-lez-Valenciennes (Nord). T. Valenciennes-125. Ad. t. Rhonelle-Valenciennes. — Ateliers à Mantes (S.-et-O.).

Concessionnaire des Ateliers des chemins de fer de l'État. — Ateliers des Docks et ateliers de la Passerelle, à Bordeaux (Gironde). — Ateliers de St-Pierre-des-Corps (I.-et-L.), concessionnaire des ateliers de la Cie P.-O.

Moüy (Pierre de)(1887-1961)[veuf d'Hélène Bascou, fille d'Olivier Bascou, préfet, député, et de Mary Goudchaux, fille du banquier et métallurgiste Edmond Goudchaux. Remarié à une Dlle Sagnol](auditeur au Conseil d'État, dir. Mouv. général fonds, puis 1930 dir. SG, 1932 dg, 1935 v.-pdt, 1944-1948 p.-dg > adm. Hotchkiss (1941) et Peñarroya + par héritage Goudchaux adm. Aciéries du Nord (1936-1941) à Hautmont et Cie indus. de matériel de transp. (CIMT)],

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

(*Le Temps*, 17 mai 1938)

L'assemblée du 16 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1937 faisant ressortir un solde créditeur de 3.560.746 francs contre 2 millions 677.517 francs. Elle a voté un dividende de 13 fr. 50 par action.

Ce dividende sera payé le 20 mai aux taux nets suivants : actions libérées passibles de l'impôt de 26 %, au porteur, 12 fr. 72 ; nominatives, 13 fr. 14 ; actions non libérées (nominatives), 9 fr. 81 ; actions libérées passibles de l'impôt de 16,20 %, 14 fr. 88 ; actions non libérées (nominatives), 11 fr. 11.

A l'issue de l'assemblée ordinaire s'est tenue une assemblée extraordinaire qui a autorisé le conseil à procéder à l'augmentation du capital social de 20 à 30 millions de francs par l'émission de 100.000 actions nouvelles au nominal de 100 francs. L'assemblée a également donné l'autorisation de principe au conseil d'augmenter éventuellement le fonds social jusqu'à 40 millions de francs.

LA SITUATION DANS LE NORD
Chez les métallurgistes
(*Le Journal des débats*, 27 novembre 1938)

[...] Pour l'évacuation des usines des Forges et Aciéries du Nord-Est*, à Trith-Saint-Léger, le comité de grève a demandé que les gardes mobiles n'interviennent pas. On lui a donné satisfaction et les ouvriers ont quitté les ateliers.

L'opération a été plus délicate à l'usine de la Rhonelle (600 ouvriers) à Marly où pourtant aucun incident ne s'est produit. Les ouvriers ont déclaré simplement qu'ils ne sortiraient que s'ils y étaient contraints. Les gardes mobiles les ont alors encerclés et, à ce moment, les grévistes n'ont fait aucune résistance. [...]

(*Le Temps*, 4 décembre 1938)

Aux usines Dervaux, à Vieux-Condé, de la Rhonelle et aux Wagons-Lits à Marly, le travail a complètement repris.

La fin des années trente voit une amélioration des commandes. L'augmentation du trafic, les retards de livraison provoqués par les congés payés, les grèves et les difficultés liées à l'application des 40 heures entraînent une augmentation des besoins de réparation. Cependant, l'industrie privée est obligée de consentir une baisse des prix. La CIMT réagit en investissant 2,5 millions de francs dans l'achat de machines-outils à Marly qui doivent lui permettre d'obtenir de nouveaux contrats. Pour ce faire, elle doit recourir à un découvert bancaire. Jusqu'à la fin de 1938, Marly est alimenté en réparation par des locomotives Nord et en construction par des voitures de banlieue PLM et des fourgons État (selon Anne Callite).

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 16 mai 1939)

L'assemblée du 15 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1938, se soldant par un bénéfice net de 4.981.184 francs, et a voté un dividende de 13 fr. 50 par action (ce montant s'entend net de l'impôt de 18 %).

En novembre 1939, Marly se met à la construction de des pièces de carlingues d'avions de combat bimoteurs Potez. Pour cette commande, l'atelier de levage de locomotives est aménagé sans difficulté puisqu'en juillet 1938, la SNCF avait choisi de réserver ses travaux de réparation de locomotives à ses propres ateliers et de ne plus faire appel à l'industrie privée. Parallèlement, on construit des remorques pour le transport sur route de tracteurs à chenilles, des décapeuses, des supports télescopiques de tourelles et des grilles pour terrains d'atterrissage. La Passerelle se charge des parties avant et arrière des avions Dewoitine, Mantes réalise des pièces pour appareils Lioré (selon Anne Callite).

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 21 janvier 1940)

Le conseil proposera aux actionnaires la répartition pour l'exercice au 31 août d'une durée exceptionnelle de 8 mois, d'un dividende de 11 francs net de l'impôt de 18 %, contre 13 fr. 50 pour l'exercice précédent.

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 2 mars 1940)

L'assemblée générale a fixé le dividende de l'exercice au 31 août à 11 francs, net de l'impôt de 18 %.

ARYANISONS FRANÇAIS !

INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 6 octobre 1942)

Les résultats industriels et commerciaux s'établissent, pour 1941, à 5.880.469 francs contre 5.396.427 pour le précédent exercice qui avait eu une durée exceptionnelle de 16 mois. Compte tenu des produits divers et après déduction de toutes charges, le bénéfice net ressort à 3.865.944 francs contre 3.804.088. Le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale du 19 octobre le maintien du dividende à 14 francs par action.

LES RESTITUTIONS LITIGIEUSES
in Philippe Verheyde,
Les mauvais comptes de Vichy.
L'aryanisation des entreprises juives
(Perrin, 1999, 564 p.)

[391] Les actions Aciéries du Nord de Mathieu Goudchaux sont ven- [392] dues en 1941 à un groupement de sidérurgistes emmené par la firme de Wendel ; ses titres de la Compagnie industrielle de matériels de transport sont cédés aux Aciéries du Nord en mai et décembre 1941. À la Libération, la CIMT déclare au Service des restitutions que « les cessions faites, tant par M. Goudchaux que par la Société financière d'exploitations industrielles (propriété de Mathieu Goudchaux), ont été consenties directement par les titulaires des titres, sans l'intervention d'administrateurs nommés en application de la législation d'exception relative aux israélites, et, à notre connaissance, elles n'ont pas été réalisées sous l'empire de la contrainte (57) », et, faisant abstraction des dates de l'opération qui soulignent nécessairement la contrainte, refuse en conséquence de les restituer.

Mathieu Goudchaux écrit au ministère des Finances, le 20 février 1946 : « En ce qui concerne les actions de la CIMT que j'ai vendues, en 1941, à la société des Aciéries du Nord sous la pression des pouvoirs publics et notamment du MPI [ministère de la

production industrielle], j'ai assigné les Aciéries du Nord devant le Tribunal civil en vertu de l'ordonnance de nullité des actes de spoliation (...). Il résulte de ce qui précède que je ne suis pas rentré en possession de mes biens. »

RETOUR DE MATHIEU GOUDCHAUX

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT [Desfossés 1956/983]

S.A., 1918

Levy (Jean)[/0], 304 (Sté financ. d'exploit. indus.)(Goudchaux), 983 (pdg CIMT), 1633 (Éts Quillery).

Basquin-Fort (E.), 983 (CIMT).

Carde (G.)[x/00], 821 (Française des aciéries de Blanc-Misseron), 983 (CIMT).

Courson (Guillaume de)[x/00](ép. Huguette de la Rochelambert. CG Orne. Futur v.-pdt S.A.E + Sofilia > Senelle-Maubeuge], 829 (Aciéries du Nord), 975 (Decauville), 983 (CIMT), [1175](Hts fnx+forges+ac. Chili).

Degat (P.), 983 (CIMT).

Faraggi (Paul)[°/00], 829 (Aciéries du Nord), 983 (CIMT).

Mongin (Louis), 304 (Sté financ. d'exploit. indus.)(Goudchaux), 983 (CIMT), 1633 (Éts Quillery).

COMMISSAIRES AUX COMPTES : MM. J. Tétré, M. Janodet. J. Duchaumaget.

SIÈGE SOCIAL Paris, rue Saint-Honoré, 223 [= Aciéries du Nord]. Tél. : OPE. 83-55.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 9 décembre 1918, pour 99 ans.

OBJET : La fabrication et l'usinage de tous métaux, la transformation du fer, du cuivre, du bois et des produits chimiques, ainsi que la construction de tout matériel. Usines : La Passerelle, à, Bordeaux ; La Rhonelle, à Marly (Nord) ; Saint-Pierre-des-Corps (l.-et-L.).

CAPITAL SOCIAL : 466.975.000 fr., divisé en 186.790 actions de 2.500 fr. A l'origine, 5 millions en 10.000 actions de 500 fr., porté ensuite à 11 millions. Élevé en 1919 à 20 millions ; en 1922 à 30 ; ramené en novembre 1927 à 15 millions par la réduction de la valeur nominale des actions anciennes de 500 fr. à 250 fr. Porté ensuite à 17.500.000 fr. par l'émission au pair de 10.000 actions privilégiées de 250 fr. Ramené en février 1929 à 2.500.000 fr. par la transformation en actions de jouissance de 60.000 actions ordinaires de 250 fr. ; en même temps, les actions privilégiées de 250 fr. ont été transformées en 25.000 actions de capital de 100 fr. En mars 1929, le capital a été porté à 7.500.000 fr. En mai 1930 à 12.500.000 fr. En novembre 1930 à 13 millions. En 1931 à 20 millions. En 1938, le capital a été porté à 30 millions par l'émission à 107 fr. de 100.000 actions nouvelles. Porté en 1946 à 31.500.000 fr. pour règlement de l'impôt de solidarité nationale. En 1948, le capital a été ramené à 31.131.900 fr. par suite du rachat et de l'annulation des actions remises à l'État en paiement de l'impôt de solidarité, puis porté à 108.961.650 fr. par élévation du nominal de 100 à 350 fr. Porté en 1949 à 163.441.250 fr. par l'émission à 375 fr. de 155.656 actions de 350 fr. (1 pour 2), puis à 466.975.000 fr. par incorporation de réserves et élévation du nominal des actions de 350 fr. à 1.000 fr. Titres regroupés à partir du 9 avril 1951.

BONS : 10.000 de 10.000 fr. 6 2/4 % net, émis en 1951. Amortissement de 1952 à 1966, T. ou R., sauf R.A. à partir du 1^{er} novembre 1954. Coupon : 1^{er} novembre.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 6 % d'intérêt aux actions. Sur le surplus, 5 % au conseil et le solde aux actions, sauf prélèvements facultatifs pour réserves et reports.

SERVICE FINANCIER : Société Générale, B.N.C.I., MM. Goudchaux et Cie.

TRANSFERTS : Au siège social.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 25 (23 juillet 1951), 80 fr. et 200 fr. ; 26 (15 juillet 1952), 49 fr. ou 123 fr. ; 27 (15 juillet 1953), 150 fr. ; 28 (1^{er} septembre 1954), 165 fr. ; 29 123 fr.

Cours extrême des bons 6 3/4 %, 1951 ; en 1954 : 10.150-8.901; en 1956 (30 sept.) : 10.920-10.140

BILAN AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

RETRAIT DES SITES SNCF DE MANTES (1955)
ET SAINT-PIERRE-DES-CORPS (1961)
1957 : RACHAT DES ATELIERS JEAN PROUVÉ.
FABRICATION DE MURS-RIDEAUX À MARLY

1960 : RACHAT DE LA FINANCIÈRE D'EXPLOITATIONS
INDUSTRIELLES (GOUDCHAUX) PAR LA CIE DU NORD
(ROTHSCHILD)

1963 : FUSION CIMT-LORRAINE-DIETRICH À LUNÉVILLE
DANS CIMT-LORRAINE

Who's who, 1979 :

HERRENSCHMIDT (Pierre), administrateur de sociétés. Né le 15 fév. 1906 à Paris. Fils d'Alfred Henri Herrenschmidt, médecin, et de Mme, née Vanbergue. Mar. le 20 avril 1934 à Mlle Gensoul (5 enf. : Jacques, Thierry, Marie-Françoise [Mme Patrice Koeltz], Philippe, Laurence [Mme Jacques Berthier]). Études : Lycée Janson-de-Sailly et Faculté de droit de Paris. Dipl. : docteur en droit, diplômé de l'École libre des sciences politiques. Carr. : inspecteur des Finances (1931), sous-directeur puis directeur au ministère des Finances (1938-1946), directeur du Crédit national (1946-1960), inspecteur général des Finances honoraire (1960), associé-gérant de Worms et Cie* (1960-1967), gérant de la Banque Worms et Cie (1965-1967), président de la Société française de transports pétroliers (1962-1967), **directeur général de la Compagnie industrielle de matériel de transport C.I.M.T.-Lorraine (1968-1969)**, président-directeur général (1972-1976), puis administrateur-président d'honneur de la Société alsacienne de développement et d'expansion (Sade), administrateur de Pechelbronn* (1949-1970), président du Centre français de protection de l'enfance (1971), trésorier de l'Union internationale de

protection de l'enfance (Genève)(depuis 1977). Décor. : commandeur de la Légion d'honneur, **croix de guerre 39-45**. Adr. : privée, 65, rue Madeleine-Michelis, 92200 Neuilly-sur-Seine.

1973 : RACHAT PAR MATRA ET LA CEM

Matra, une entreprise du XXI^e siècle
par Alain Murcier
(L'Expansion, novembre 1978)

[...] Parmi les autres filiales (1.200 personnes, 270 millions de chiffre d'affaires, 4,5 millions de bénéfice net), signalons 42 % de la CIMT-Lorraine (matériel ferroviaire) que contrôle la CEM et 51 % de Matra Informatique, voie d'accès à la technologie américaine, l'autre actionnaire étant TRW. [...]

Who's who, 1979 :

KOCH (Roland, André, Julien), ingénieur. ... Carr. : ingénieur (1941) puis directeur (1950) à l'établissement Le Bourget de la Compagnie électro-mécanique, ... administrateur de Marine-Firminy (1969-1975), puis de Marine-Wendel (1975-1978), de la Compagnie générale d'industrie et de participations [CGIP](depuis 1978), de la société Brown Boveri et Cie à Baden (Suisse) (depuis 1972), de la Société française des Pétroles BP (depuis 1974), vice-président (1970), puis président-directeur général (depuis 1973) de la Compagnie industrielle de matériel de transport CIMT-Lorraine...

LA MÉTALLURGIE DU NORD ET LE MÉTRO DE MEXICO (Le Monde, 13 août 1982)

La décision prise par le gouvernement mexicain de suspendre (provisoirement, espère-t-on à Paris) la construction du métro de Mexico, aura-t-elle des répercussions sur la métallurgie du Nord ? C'est possible. En 1980, une commande de deux cent cinquante voitures avait été passée, une centaine de véhicules devant être fabriquée par la C.I.M.T. de Valenciennes et cent-vingt-cinq par Alstom-Aytré*. La commande est en cours de livraison, mais aucun autre contrat n'a été signé pour l'instant. On indique d'ailleurs à la C.I.M.T. que le Mexique aura vraisemblablement la possibilité de fabriquer lui-même ses voitures de métro dans l'avenir.

On travaille surtout à la C.I.M.T. pour le métro de Caracas. Une première commande de cent quarante voitures passée en 1978, construites toujours en collaboration avec Alstom, sera complètement livrée à la fin de cette année ; une deuxième commande pour Caracas (deux cent trente-huit voitures) assure du travail pour une chaîne de montage de la C.I.M.T. jusqu'en 1985. — (Corresp.)

MATRA CÈDE À ALSTHOM SES PARTS DANS LA C.I.M.T.

(Le Monde, 2 décembre 1983)

Matra vient de céder à Alstom-Atlantique les 43 % qu'elle détenait dans la Compagnie industrielle de matériel de transport (C.I.M.T.). Alstom détenait 52 % du capital de cette société de matériel ferroviaire, qui emploie 1.200 personnes et réalise 540 millions de francs de chiffre d'affaires. Divorce à l'amiable qui n'a guère coûté cher à Alstom (2,3 millions de francs). car la C.I.M.T. perd beaucoup d'argent (96 millions de francs l'an passé) mais qui est que nouvelle manifestation de la volonté de Matra d'élaguer tout ce qui ne concerne ni l'armement, ni l'espace, ni l'électronique.

1995 : TRANSFERT DE MARLY À PETITE-FORÊT
(EX-SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE DE MATÉRIEL DE CHEMIN
DE FER)