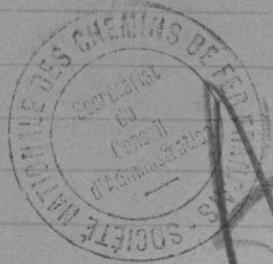


43LM 120/6



Marché avec les Etablissements Neyret-Beylier et Piccard-Pictet  
pour la réparation de locomotives, d'organes principaux de loco-  
motives et de chaudières fixes.

C.A. 7.II.45

C.M. 26.II.45

C.A. 5. 2.47

C.M. 13. 2.47

3ème avenant au marché n° 2770 Tm du 13 mars 1946  
pour la réparation de locomotives (n° 477) (66M.)  
Rapporteur: M. MASSELIN

Le Rapporteur déclare que la S.N.C.F., après de longues négociations, a obtenu que le prix horaire de facturation soit fixé à 136 Frs 50 à partir du 1er janvier 1946; il s'agit d'un réparateur occasionnel: les Etablissements NEYRET-BELLIER et PICCARD-PICTET (ateliers de Grenoble). Ce prix, qui ne comprend pas la part complémentaire pour amortissement et renouvellement, correspond à un coefficient de frais généraux de 2,97.

La Commission approuve l'avenant.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 5 février 1947

QUESTION III - Marchés et Commandes

2°) 3ème avenant au marché passé avec les Etablissements Neyret-Beylier et Piccard-Pictet pour la réparation de locomotives dans leurs ateliers de Grenoble.

(p. 19)  
M. de LAVIT rappelle que le marché initial avait été passé pour deux ans, en 1945, avec les Etablissements Neyret-Beylier et Piccard-Pictet, de Grenoble. C'était un marché onéreux comme tous ceux qui ont dû être passés à cette époque avec des réparateurs d'occasion. Le prix horaire de 110 fr., calculé sur les bases économiques du 31 décembre 1944, s'était élevé à 153 fr 40, au 20 février 1946, par le jeu de la clause de révision.

Le Service du Matériel et de la Traction a cherché à ramener ces prix horaires, à partir du 1er janvier 1946, à des prix normaux déterminés selon les bases générales de rémunération mises au point, en 1946, en accord avec le Syndicat des Réparateurs.

L'accord s'est fait après de longues négociations sur le prix de 136 fr 50, qui est de l'ordre de ceux des autres réparateurs et qui, après la révision de juillet 1946, sera d'environ 170 fr. Le coefficient de frais généraux (2,97) est très légèrement inférieur au coefficient 3 qui peut être considéré comme normal pour les réparations.

Le résultat obtenu n'est pas négligeable puisqu'il conduit à une réduction d'environ 4 M. sur le montant total de 60 M. qui avait été prévu. Il n'en est pas moins vrai que le marché reste très onéreux. En effet, on ne doit pas oublier que, pour tenir compte de la période d'adaptation nécessaire à des usines mal outillées pour ce genre de réparations, des majorations sur les temps alloués ont été consenties jusqu'au 31 mai 1946. Il en résulte que plusieurs

des 15 locomotives qui, au total, seront confiées à ces industriels se trouveront avoir été réparées à un prix horaire dépassant notablement le prix apparent. Le Service estime que ces conditions onéreuses n'ont pas procuré aux constructeurs un bénéfice anormal et que la partie du prix qu'on peut regarder comme excessive a été certainement absorbée par les dépenses d'équipement de l'usine.

Devançant les observations que le Comité des Marchés n'aurait pas manqué de faire, le Service a indiqué que ce marché prendrait fin le 30 avril 1947 et ne serait en aucun cas reconduit.

C'est en prenant acte de cet engagement que le Comité ne s'oppose pas à l'approbation de l'Avenant.

M. TOURNEMAINE appuie l'observation du Rapporteur. On ne rend pas service aux ouvriers ni même au Pays quand on pratique de tels prix.

M. ARMAND précise que ce marché est le type des marchés de dépannage qui ont été passés après la Libération. Il partage l'opinion que vient d'exprimer M. TOURNEMAINE; mais dans le cas particulier, cette commande a permis aux usines en question de reprendre une certaine activité. Toutefois, elles ne sont pas équipées pour ce genre de travaux et, dès maintenant, ne reçoivent plus aucune locomotive à réparer.

Le Conseil approuve l'Avenant.

S.N.C.F.

Service Technique  
du Matériel et de  
la Traction

PARIS, le

Tm 231050/43

NOTE

pour M.M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'un projet de 3me avenant au marché n° 2770 Tm du 13 mars 1946 passé avec les Etablissements NEYRET-BEYLIER & PICCARD-PICTET pour la réparation de locomotives par leurs Ateliers de Grenoble.

EXPOSE-

Les Etablissements NEYRET-BEYLIER & PICCARD-PICTET, réparateurs occasionnels de la S.N.C.F., sont titulaires d'un marché n° 2770 Tm en date du 13 mars 1946 pour la réparation de locomotives dans leurs ateliers de Grenoble.

Ce marché a une durée ferme de 2 ans, du 1er Mai 1945 au 30 avril 1947.

Le prix horaire de facturation des travaux a évolué comme suit :

- Origine du 1/5/45 (bases économiques du 31/12/44).....	110,-f
- Révision contractuelle au 31/5/45 .....	130,-
- " " 30/6/45 .....	144,95
- " " 20/2/46 .....	153,40

Ce prix horaire, bien que n'étant pas anormalement élevé pour un réparateur occasionnel, s'avérait néanmoins assez fort en soi et le Service Technique du Matériel et de la Traction a demandé, dès la fin de l'année 1945, aux Etablissements NEYRET-BEYLIER & PICCARD-PICTET le revoir au 1er janvier 1946 en fonction des nouvelles bases forfaitaires de rémunération de nos réparateurs institués à cette date.

Après de longues négociations, les Etablissements NEYRET-BEYLIER ont accepté de fixer à FR.S. 136,50 le nouveau prix horaire au 1er janvier 1946, ce prix étant révisable suivant les nouvelles modalités applicables aux marchés de réparation de matériel moteur et roulant.

La réduction de prix ainsi obtenue est de :

- pour la période du 1er janvier au 20 février 1946 :  
Frs 144,95 - 136,50 = 8,45 soit 6 %
- à partir du 20 février 1946 (1) :  
Frs 153,40 - 136,50 = 16,90 soit 11 %.

En contre-partie de cette réduction du prix horaire, les Etablissements NEURET-BEYLIER ont demandé que le marché soit ré-siliable à toute époque moyennant préavis de 3 mois.

Le Service a accepté cette condition qui n'est nullement susceptible de créer de difficultés en raison de l'amélioration sensible du parc locomotives de la S.N.C.F.

### PRIX HORAIRE-

Le prix horaire de 136 f,50, établi sur les bases économiques du 31 décembre 1945, se décompose comme suit 1

- Salaire horaire moyen pondéré minimum .....	km <sub>0</sub> =	25 f 08
- Coefficient forfaitaire adopté pour les marchés de réparation de locomotives.....	Co =	1, 32
- Salaire horaire moyen forfaitaire .....	ho =	33, f 11
- Charges patronales annexes .....	ao =	38, 72 %
- Salaire horaire moyen, charges comprises ....	Ho =	45, f 93
- Charges fiscales .....	to =	5, 78 %
- Prix horaire de facturation .....	Po =	136, f 50

Il correspond donc à un coefficient de frais généraux  $\frac{Po}{Ho} = 2,97$  et il reste ainsi dans la limite admise pour les marchés de réparation de locomotives.

Comme le prix du marché, il ne comprend pas la part complémentaire pour amortissement et renouvellement des installations et de l'outillage.

Ce prix sera révisé au 1er juillet 1946 à la suite du relèvement général des salaires à cette date; il passera alors approximativement à 170 frs.

### CONSEQUENCES FINANCIERES -

Les dépenses totales qui auraient été normalement engagées pour l'exécution du marché, sans réduction du prix horaire, peuvent être estimées à 66 millions environ.

---

(1) - Les nouvelles conditions de révision insérées dans l'avenant n'entraînent pas la révision du prix de 136 f 50 à cette date.

L'abaissement du prix horaire au 1er janvier 1946 ramène l'engagement de dépenses à 62 millions environ.

Soit une réduction de dépenses de 4 Millions environ.

°  
° °

Il est demandé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver cet avenant.

LE CHEF DU SERVICE,

Signé: PARMANTIER

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

Séance du 26 Novembre 1945

Réparation de locomotives, d'organes principaux  
de locomotives et de chaudières fixes (N° 327)  
(130 millions environ)

Rapporteur M. PONS (1)

Ce marché ne donne pas lieu à observation, ni à discussion, et, après l'exposé du Rapporteur, est approuvé.

Extrait du Procès-Verbal  
de la Commission des Marchés  
du 19 novembre 1945

---

Réparation de locomotives, d'organes principaux de  
locomotives et de chaudières fixes (n° 327)  
(130.000.000 fr environ)

Réparation de locomotives (n° 328)  
(1.250.000 fr environ)

Rapporteur : M. PONS

Ces deux dossiers sont, à la demande du Rapporteur qui  
n'a pas eu le temps de les examiner, reportés à la prochaine  
séance.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 7 novembre 1945

QUESTION III - Marchés et Commandes

- 8°) Marché avec les Etablissements Neyret-Beylier et Piccard-Pictet pour la réparation de locomotives, d'organes principaux de locomotives et de chaudières fixes.

P.V. (p.15)

M. de LAVIT expose que le marché, qui prend effet du 1<sup>er</sup> mai 1945, serait passé selon les modalités qui ont déjà été adoptées dans des marchés analogues avec des établissements qui acceptent d'effectuer occasionnellement des réparations.

Selon l'usage, pour familiariser le personnel avec ce genre de travail il a fallu prévoir que, pendant une période de 13 mois, une première tranche serait exécutée en régie (pour un total de 140.000 heures ou une durée maximum de 7 mois). Pour le surplus, il y aurait travail à forfait en 4 tranches, le nombre d'heures résultant des barèmes-temps de la Région Sud-Est étant affecté, pour chacune d'elles, d'un coefficient de majoration dégressif.

.....

A la suite de discussions difficiles, le prix horaire, aux conditions économiques de décembre 1944, avait été arrêté à 115 fr 75, chiffre faisant apparaître un coefficient de frais généraux - rapport du prix horaire au salaire horaire moyen - de 4,33. Au cours de tractations ultimes, la Région a pu obtenir 110 fr, ce qui ramène à 4,12 ce dernier coefficient. Malheureusement, le prix définitif ainsi accepté ne comprend pas la part complémentaire pour amortissement : les négociations étaient trop avancées pour qu'il eût été possible d'en tenir compte. Ramené à sa valeur actuelle par le jeu de la formule de révision et majoré de ladite part, le prix horaire atteint 175 fr.

Ce prix, sans dépasser celui d'autres constructeurs occasionnels, est un des plus élevés constatés jusqu'ici. Il est évident que le marché proposé se présente dans des conditions peu favorables. Le Service reconnaît que les constructeurs, spécialistes de chaudières fixes, turbines et appareils électriques, n'ont aucune pratique du nouveau genre de travail qui leur est demandé et qu'il en résultera une longue période d'adaptation; les conséquences financières de cet état de choses ont, d'ailleurs, été limitées, car, pendant les deux premières périodes, la production a été très réduite. D'autre part, le faible potentiel des établissements ne semble pas permettre des conditions de travail économiques. Il a, toutefois, été signalé que les premières livraisons ont donné satisfaction et que la cadence des réparations serait devenue normale.

Les inconvénients d'un marché de ce genre n'ont pas échappé au Comité. Mais il paraît résulter des explications recueillies que les effets en seront vraisemblablement restreints : ce contrat a été préparé à une époque où la situation angoissante du parc des machines commandait de diriger la totalité des efforts vers sa remise en état, et l'intention très ferme du Service est de ne pas le renouveler.

Compte tenu de cette précision et en raison de l'obligation qui subsiste encore de ne négliger aucun apport dans ce domaine des réparations, le Comité a considéré qu'il pouvait proposer l'approbation du marché.

M. MOREAU-NERET demande quelle est la date d'expiration normale du marché.

M. de LAVIT répond qu'il expirera en mai 1947; c'est d'ailleurs le seul marché avec des réparateurs occasionnels dont la durée soit si longue.

M. LEMAIRE précise qu'une durée plus courte aurait pour conséquence d'imposer un marché très onéreux, car la période d'adaptation, dans le cas de l'espèce, est nécessairement longue et c'est elle qui coûte le plus cher. Seule la prolongation de l'exécution au delà de cette période peut permettre à la S.N.C.F. de se rattraper ensuite avec des prix acceptables.

Le Conseil approuve le marché.

III. - Réparation de locomotives et de chaudières aux Etablissements Neyret-Beylier et Piccard-Pictet -

On nous propose de passer ces marchés avec ces industriels, réparateurs occasionnels, avec les modalités qui ont déjà été adoptées dans des marchés analogues et dont nous n'aurons pas à exposer tous les détails.

Selon l'usage, pour familiariser le personnel avec ce genre de travail, il a fallu prévoir que pendant une période de 13 mois, une première tranche de réparations serait exécutée en régie (pour un total de 140.000 heures ou une durée maximum de 7 mois) et que le surplus serait réparé à forfait en 4 tranches, le nombre d'heures résultant des barèmes-temps de la Région Sud-Est étant affecté, pour chacune d'elles, d'un coefficient de majoration dégressif.

Les prix, qui se réfèrent aux conditions économiques de décembre 1944, ont été, à la suite de négociations, arrêtés à 115<sup>f</sup>75 ce qui aboutit, comme rapport du prix horaire au salaire horaire moyen, au coefficient de 4,33.

La Région a poursuivi des négociations longues et difficiles auxquelles paraît dû le retard avec lequel ce marché est présenté (il prend effet du 1er mai 1945). Au cours de tractations ultimes, elle a pu obtenir un abaissement ~~de 115<sup>f</sup>75~~ du prix horaire, ce qui ramène à 4,12 le coefficient des frais généraux. Malheureusement ce prix ne comprend pas la part complémentaire pour amortissement que nous désirons toujours voir inclure dans le prix, mais les négociations étaient trop avancées pour qu'il ait été possible de tenir compte en temps voulu du vœu que nous avons émis.

Le prix horaire, ramené à sa valeur actuelle par le jeu de la formule de révision et majoré de la part complémentaire atteint 175 fr et le montant des dépenses à engager s'élève à 126 M. *au lieu de 130 M. primitivement envisagé.*

Comme on le voit, *ce prix, sans doute celui d'autres réparateurs occasionnels,* est un ~~des plus élevés~~ plus élevés que l'on ait rencontré ~~dans ce domaine~~. On doit convenir que ces marchés se présentent dans des conditions peu favorables : on ne nous cache pas que le constructeur auquel on a recours, spécialiste des chaudières fixes, turbines et appareils électriques, n'a aucune pratique de ce nouveau genre de travail, il en résulte une trop longue période d'adaptation. Sur ce point les conséquences financières ~~ont été~~ *d'ailleurs* limitées car, pendant les deux premières périodes la production ~~est~~ *est* très réduite. D'autre part, la faible capacité de production de ce réparateur ne semble pas permettre des conditions de travail économiques. Il nous a été signalé que les premières réparations sorties ont donné ~~une~~ *une* satisfaction *et que la cadence des réparations serait devenue normale.*

*autres* Les constructeurs de matériel auxquels la S.N.C.F. a demandé depuis quelque temps de se consacrer aux réparations font un prix

horaire qui, révisé à l'heure actuelle serait d'environ 165 fr. mais il faut tenir compte qu'~~ils ne sont pas des professionnels de la réparation~~, ils ont une pratique de la locomotive bien supérieure à celle des titulaires du présent marché.

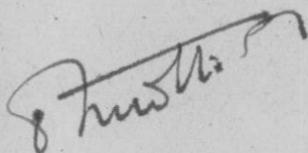
Les inconvénients d'un marché de ce genre n'ont pas échappé au Comité notamment parce qu'il peut constituer une incitation à la hausse pour d'autres réparateurs. Mais il paraît résulter des explications recueillies que les effets en seront vraisemblablement limités. Le contrat ~~est~~ a été préparé à une époque où la situation défavorable du parc de machines commandait ~~indirectement~~ de diriger la totalité des efforts vers <sup>sa</sup> remise en état. ~~et~~ l'intention du Service de Matériel est de ne pas le renouveler. En outre, <sup>comme le</sup> Comité de Machs ~~qui~~ montrait plus de satisfaction, en voyant passer des machines, en général coûteuses, aux réparateurs occasionnels et ~~qui~~ formulait le désir d'en voir diminuer le nombre, il <sup>lui</sup> a été exposé que la tendance des services était conforme à sa vue et que si - comme on peut l'espérer - la situation du parc s'améliorerait à la fin de l'hiver, les machines qui sont lors de courte durée, disparaîtraient par extinction.

Le Comité de Machs a estimé qu'en raison de l'obligation qui subsiste encore de ne négliger <sup>aucun</sup> ~~un~~ aspect dans ce domaine et si même les intentions conformes à sa vue manifestées par le service, il pouvait proposer l'approbation du projet.

Secrétariat  
du  
Conseil d'Administration  
--

Les Etablissements NEYRET-BEYLIER  
et PICCARD-PICTET n'ont pas d'Administra-  
teur commun avec la S.N.C.F.

L'Inspecteur Principal,



pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'un projet de marché pour la réparation de locomotives,  
d'organes principaux de locomotives et de chaudières fixes.

Marché de gré à gré

Entrepreneur : Etablissement MEYRET-BEYLLIER et PICCARD-PICLOT  
à GRENOBLE (Isère)

Durée du marché : 2 ans  
Montant : 130 MILLIONS environ

PREAMBULE -

L'importance du nombre de locomotives avariées à la suite  
des événements de guerre, et la nécessité de les réparer dans les  
délais les plus réduits, a amené le S.N.C.F. à rechercher dans  
l'industrie privée tous les concours possibles.

Le S.N.C.F. a déjà obtenu la participation de 5 constructeurs  
réparateurs (1) et de deux anciens réparateurs (2) et leurs condi-  
tions ont été exposées en détail dans les notes de présentation.

Depuis, le S.N.C.F. a pu faire appel à un réparateur occasion-  
nel de matériel ferroviaire : les Etablissements MEYRET-BEYLLIER &  
PICCARD-PICLOT à GRENOBLE (Isère).

(1) - marchés avec : FRANCE-BELGE, CAIL, FIVES-LILLE, MARINE & HOUE-  
COURT, SCHLEIDER ou CREUSOT et à CHLON S/ S. OISE, approuvés par le  
Conseil d'Administration le 27 Décembre 1944, et par la Commission  
des Marchés le 15 janvier 1945.

(2) Marchés avec BRISSONNET & LOTZ et ATELIERS et OUVRIERS DE LA  
LOIRE approuvés par le Conseil d'Administration le 20 Juin 1945  
et par la Commission des Marchés le 25 Juin 1945.

PROJET DE MARCHÉ -

Le marché négocié avec ces Etablissements se réfère au Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux Marchés de réparation ou de transformation du matériel moteur et du matériel roulant et au marché-type, sauf en ce qui concerne l'exécution des travaux pour laquelle des mesures particulières doivent être prises du fait que ce réparateur n'a aucune pratique de la réparation de matériel ferroviaire.

Pour permettre au personnel des ateliers de GRENOBLE des Etablissements NEYRET-BEYLLIER de se familiariser avec les réparations de locomotives, la Région du Sud-Est qui a négocié le marché, a dû accepter que les travaux soient exécutés à l'origine en régie, mais elle s'est obtenu qu'ils soient exécutés ultérieurement à forfait suivant les modalités ci-après :

Les travaux seront exécutés en régie jusqu'à concurrence d'un total de 140.000 heures ou à défaut, et pour limiter dans le temps la période de travail en régie, pendant une durée maximum de 7 mois.

Au-delà les travaux de réparation de locomotives seront exécutés à forfait, en affectant les heures allouées par barèmes-temps appliqués aux réparateurs de la Région du Sud-Est des coefficients dégressifs ci-après :

- locomotives mises sur fosse pendant les 2 premiers mois :	coef. 2
- " " " " les 2 mois suivants :	coef. 1,5
- " " " " les 2 mois suivants :	coef. 1,25
- " " " " les mois suivants :	coef. 1

Toutes les heures ainsi décomptées, en régie pour les 140.000 premières heures ( ou pour les 7 premiers mois d'exécution du marché ), à forfait pour les tranches suivantes, seront payées au prix horaire du marché.

PRIX HORAIRE -

Le prix horaire de ce projet de marché, obtenu après discussion entre la Région du Sud-Est et le réparateur, et qui ne comprend pas la part pour amortissement et renouvellement des installations et de l'outillage, est fixé à 115 fr 75. Avec la part complémentaire il sera de l'ordre de  $115 \text{ fr } 75 + 4 \text{ fr } 25 = 120 \text{ fr}$ .

Ce prix est basé sur les conditions économiques du 31 décembre 1944, c'est-à-dire antérieures à l'augmentation générale des salaires décidée par les Pouvoirs Publics au 15 mars 1945.

Le coefficient de frais généraux, c'est-à-dire le rapport du prix horaire au salaire horaire moyen (charges patronales comprises) s'élève à :  $\frac{115,75}{26,76} = 4,33$ .

- 3 -  
de 115fr 75

Ce prix horaire/est évidemment élevé :

- a) en valeur absolue, si on le compare au prix moyen payé fin 1944 aux constructeurs réparateurs, et qui est de l'ordre de 100 fr (sans amortissement) et 104 fr (avec amortissement);
- b) en valeur relative: ce dernier prix correspond pour des ateliers situés dans la même 3ème zone territoriale, à un salaire horaire moyen réel, charges comprises, variant de 23 fr à 26 fr; le coefficient de frais généraux ainsi obtenu varie ainsi de :

$$\frac{100}{23} = 4,35 \quad \text{à} \quad \frac{100}{26} = 3,85.$$

Le coefficient de 4,33 classe ainsi les Etablissements MEYRET-BEYLIBA au voisinage du constructeur-réparateur le plus cher en valeur relative, en l'occurrence SCHNIDER au CRUSOT et à CHALON.

Le prix de ce marché sera à réviser contractuellement au 15 mars 1945 à la suite de la hausse de salaires décidée par les Pouvoirs Publics; le nouveau prix sera de l'ordre de 170 fr et, au 1er juin 1945 à la suite de la nouvelle hausse de salaires, il passera à 185 fr environ (amortissement et renouvellement compris).

La S.N.C.F. étant dans l'obligation de recourir à l'industrie privée pour la remise en état des locomotives de son parc, le Service Central du matériel propose, malgré le caractère onéreux du marché, son approbation.

#### MONTANT DES DÉPENSES À ENGAGER -

Sur la base d'une production mensuelle de 30.000 heures et en appliquant le prix révisé au 1er juin 1945, (amortissement et renouvellement compris) l'engagement de dépenses peut être estimé pour la durée du marché, soit 2 ans, et sous réserve des révisions ultérieures :

$$185 \text{ fr environ} \times 30.000^h \times 24 \text{ mois} = 130 \text{ MILLIONS environ.}$$

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ce marché.

22 AOÛT 1945

LE DIRECTEUR,

Signé : ARMAND

A N N E X E

Décomposition du prix horaire du marché  
NEYRET-BEYLLIER

1 - Salaire horaire moyen du personnel d'exécution....	$h_1 =$	19,77
2 - Charges patronales annexes des salaires (35,09%)..	$h_2 =$	6,93
3 - Salaire horaire réel, charges comprises, du personnel de production, à l'heure passée .....	$H =$	26,70
4 - Dépenses complémentaires totales, à l'heure passée	$F =$	75,55
5 - Prix de revient horaire, à l'heure passée .....	$Pr =$	102,25
6 - Aléas et bénéfice (8% de Pr) .....	$b =$	8,18
7 - Prix horaire de facturation, sans taxes fiscales, à l'heure passée .....	$P_1 =$	110,43
8 - Taxes fiscales (4,60 % de P ) .....	$t =$	5,32
9 - Prix horaire de facturation, taxes fiscales comprises .....	$P =$	115,75

Coefficient de frais généraux .....  $c = \frac{P}{H} = 4,33$

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central  
du  
Matériel

Paris, le 30 OCT. 1945

Tn 231050/43

NOTE COMPLÉMENTAIRE

pour M. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet du projet de marché à passer avec les Etablissements NEYRET-BEYLLIER & PICCARD-PICOT pour la réparation de locomotives, d'organes principaux de locomotives et de chaudières fixes.

Après une ultime démarche faite par la Région du Sud-Est auprès des Etablissements NEYRET-BEYLLIER, ceux-ci ont accepté de ramener le prix horaire du projet de marché de 115 fr 75 à 110 fr.

Ce prix, rapporté au salaire horaire moyen réel, charges comprises, donne un coefficient de frais généraux  $\frac{P}{H}$  égal à 4,12 au lieu de 4,33 précédemment.

Ce coefficient classe ainsi les Etablissements NEYRET-BEYLLIER entre les constructeurs-réparateurs dont les coefficients varient de 4,35 à 3,85.

Avec la révision contractuelle du 1er juin 1945, le prix horaire passera approximativement à 175 fr (y compris l'amortissement et le renouvellement des installations et de l'outillage).

Le montant des dépenses à engager s'établit alors à :  
175 fr x 30.000 heures x 24 mois = 126 millions environ au lieu de 130 millions.

Les Etablissements NEYRET-BEYLLIER ont livré une première locomotive réparée en août 1945, la seconde devant être livrée en octobre; les suivantes seront livrées à une cadence plus accélérée.

Le travail exécuté donne satisfaction.

En conséquence, le Service Central du Matériel propose ce marché à l'approbation.

LE DIRECTEUR,

Signé : ARMAND

