

43LM 120/7



A /

AVENANT A LA CONVENTION CONCLUE AVEC LA SOCIÉTÉ ANONYME DES
DES ACIÉRIES DU NORD POUR LA RÉPARATION DES LOCOMOTIVES DANS SES ATELIERS
D'HAUTMONT, DE MARSEILLE ET DE L'HORME.

C.A. 7. 4. 43

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 7 avril 1943

QUESTION III - Marchés et Commandes

- Avenant à la Convention conclue avec la Société anonyme des Aciéries du Nord pour la réparation des locomotives dans ses ateliers d'Hautmont, de Marseille et de l'Horme.

P.V.(p.2)

M. GRIMPRET expose que l'avenant proposé se situe dans le cadre des dispositions ayant fait l'objet de la décision de principe prise par le Conseil le 9 septembre 1942 et concernant l'aide financière de la S.N.C.F. aux réparateurs de matériel.

Il se présente dans des conditions analogues à celles qui ont déjà été approuvées à trois reprises pour des contrats de réparations de wagons, et, de ce chef, n'appelle pas d'observation particulière.

Il convient seulement de signaler que, si cet avenant s'applique à l'ensemble des trois ateliers d'Hautmont, de Marseille et de l'Horme, il n'est prévu d'allocation forfaitaire - et c'est là l'objet principal des nouvelles dispositions - que pour le personnel des ateliers de Marseille. La Société des Aciéries du Nord, en effet, n'en a pas demandé pour les ateliers d'Hautmont, le contrôle des prix et des salaires étant exercé plus rigoureusement dans cette région. D'autre part, elle a renoncé à la demande qu'elle avait d'abord présentée également pour les ateliers de l'Horme, les conditions locales de travail n'y rendant pas nécessaire l'octroi des primes accordées aux ouvriers de Marseille.

L'avenant, par ailleurs, fait état d'une durée de travail de 54 heures par semaine. Il devra évidemment être révisé pour tenir compte des décisions prises quant à l'allongement de cette durée de travail à 60 heures.

Après échange de vues auquel prennent part M. LE PRESIDENT, M. GRIMPRET et M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, le Conseil approuve l'avenant.

.....

M. GRIMPRET. - L'avenant proposé se situe dans le cadre des dispositions ayant fait l'objet de la décision de principe prise par le Conseil le 9 septembre 1942 et concernant l'aide financière de la S.N.C.F. aux réparateurs de matériel.

Il se présente dans des conditions analogues à celles qui ont déjà été approuvées à trois reprises pour des contrats de réparations de wagons, et, de ce chef, n'appelle pas d'observation particulière.

Il convient seulement de signaler que, si cet avenant s'applique à l'ensemble des trois ateliers d'Hautmont, de Marseille et de L'Horme, il n'est prévu d'allocation forfaitaire - et c'est là l'objet principal des nouvelles dispositions - que pour le personnel des ateliers de Marseille. La Société des Aciéries du Nord, en effet, n'en a pas demandé pour les ateliers d'Hautmont, le contrôle des prix et des salaires étant exercé plus rigoureusement dans cette région. D'autre part, elle a renoncé à la demande qu'elle avait d'abord présentée également pour les ateliers de L'Horme, les conditions locales de travail n'y rendant pas nécessaire l'octroi des primes accordées aux ouvriers de Marseille.

L'avenant, par ailleurs, fait état d'une durée de travail de 54 heures par semaine. Il devra évidemment être révisé pour tenir compte des décisions prises quant à l'allongement de cette durée de travail à 60 heures.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - L'augmentation de la durée du travail à 60 heures sera réalisée le 12. N'y aurait-il pas intérêt à en tenir compte dès maintenant ?

M. GRIMPRET. - Je me suis fait la même observation. Mais les pourparlers nécessaires pour remanier l'avenant seront très longs.

M. LE PRESIDENT. - Pendant ce temps les entreprises sont obligées à des avances de trésorerie assez lourdes pour elles.

Le Conseil approuve l'avenant.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 7 avril 1943

III.- Marchés et Commandes :

- Avenant à la Convention conclue avec la Société Anonyme des Aciéries du Nord pour la réparation des locomotives dans ses ateliers d'Hautmont, de Marseille et de l'Horme.

M. Gimpert. —

M. Moreau

copié

Service Central
du Matériel

Tmi 231050/22

NOTE pour M. le Président du Conseil d'Administration

au sujet d'un projet de 7^e avenant
à la Convention du 22 novembre 1929
pour la réparation des locomotives,
par la Société Anonyme des ACIERIES DU NORD
dans ses ateliers d'Hautmont, de Marseille et de l'Horne

Pour pouvoir assurer les transports indispensables à la vie du pays avec l'effectif réduit du matériel moteur laissé à sa disposition, la SNCF a dû, au cours de l'année 1942, demander un accroissement de production à ses propres ateliers de réparation et à ceux de l'industrie privée.

Malheureusement, ces derniers ont éprouvé de sérieuses difficultés à nous donner satisfaction, non seulement pour recruter le personnel supplémentaire, mais encore pour conserver leurs propres ouvriers; ceux-ci, en effet, les abandonnaient progressivement en faveur d'usines ou de chantiers travaillant directement ou non pour les autorités d'occupation et offrant des conditions de rémunération bien supérieures à celles de nos réparateurs à l'aide d'artifices divers : surclassement professionnel, primes de rendement, indemnités de repas; de déplacement, etc..

Nos réparateurs, dont la rémunération résulte du produit du nombre d'heures allouées pour effectuer les travaux par un prix horaire basé sur les salaires minima légaux et les charges sociales officielles, ne pouvaient recourir aux mêmes procédés pour retenir leur personnel sans contre-partie de la SNCF.

Bien que les récentes mesures gouvernementales en matière d'embauchage et de débauchage aient sensiblement ralenti l'exode des ouvriers de nos réparateurs, soit vers les entreprises à hauts salaires, soit vers des travaux ruraux, il n'en reste pas moins que ces ouvriers sont nettement moins avantagés et que leur rendement s'en ressent sensiblement.

Or, la SNCF se trouve devant des difficultés chaque jour accrues, par suite de l'obligation :

- de maintenir en service un parc de matériel très réduit et de plus en plus fatigué,
- de réparer le matériel revenant d'Allemagne,
- de réparer le matériel avarié par bombardements et mitraillages aériens ou accidents ferroviaires imprévus,

et par suite de la diminution de l'ensemble des moyens de réparation dont elle peut disposer, résultant des bombardements d'ateliers de la SNCF ou de l'industrie privée.

La SNCF doit donc demander à ses réparateurs, tout comme à ses propres ateliers, un gros effort; celui-ci ne pourra être obtenu de nos réparateurs sans une aide financière leur permettant de retenir et d'encourager leur personnel par l'octroi de primes de rendement spéciales, tant que la situation du marché de la main d'œuvre nécessitera cette mesure.

D'autre part, les réparateurs ont été et continuent à être soumis à des prélèvements de main-d'oeuvre pour l'Allemagne de plus en plus importants; il est indispensable de leur permettre d'entreprendre un recrutement destiné à compenser ces départs.

Dans sa séance du 9 septembre 1942, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a approuvé le principe d'une telle aide financière à accorder aux réparateurs de matériel roulant dans tous les cas où elle se trouverait justifiée; les mêmes motifs imposent la même solution pour les réparateurs de matériel moteur.

Dans ce but, la S.N.C.F. a préparé un projet d'avenant-type prévoyant :

- 1°) le paiement à l'industriel d'une allocation horaire forfaitaire, basée sur le supplément de rémunération que la S.N.C.F. reconnaît nécessaire d'accorder au personnel de l'industriel, eu égard aux conditions de rémunération effective des usines voisines; cette allocation tient compte, en outre, de l'obligation d'une part, d'améliorer la rémunération du personnel de frais généraux (manutention, maistrance, etc...), d'autre part, de payer les charges sociales sur ce supplément de rémunération et les charges fiscales sur l'allocation elle-même;
- 2°) la majoration du prix horaire (allocation forfaitaire ci-dessus comprise, le cas échéant), pour tenir compte, d'une part du supplément de salaire dû légalement sur les heures supplémentaires, et d'autre part, de la baisse de rendement du personnel consécutive à l'augmentation de la durée journalière de travail; cette majoration est obtenue à l'aide de coefficients donnés par un barème, le même pour tous les industriels et dépendant seulement du régime de travail et du taux de majoration des heures supplémentaires;
- 3°) la réduction des primes pour gain de temps sur les délais-limites de réparation, pour tenir compte, dans une certaine mesure, de la possibilité offerte à l'industriel de réparer plus rapidement le matériel grâce aux heures supplémentaires, et, en contre-partie, une augmentation corrélative des pénalités pour pertes de temps. Ces deux mesures sont matérialisées à l'aide de coefficients appliqués aux primes et pénalités calculées à l'aide de la formule usuelle des marchés et données par un barème, le même pour tous les industriels;
- 4°) en raison du caractère provisoire de cette mesure, une durée de 6 mois, avec tacite reconduction trimestrielle, limitée par l'échéance normale du marché lui-même; en outre, dénonciation ipso facto en cas de modifications légales des salaires, avec possibilités de négociation d'un autre avenant adapté aux nouvelles conditions économiques.

C'est sur ces bases que la S.N.C.F. a négocié avec les réparateurs qui lui demandaient le bénéfice de ces dispositions.

Le projet d'avenant présenté ci-joint à l'approbation, a été négocié avec les ACIERIES DU NORD et concerne le marché de réparation des locomotives à vapeur par les Ateliers d'Hautmont, de Marseille et de l'Horme.

Il s'applique à l'ensemble des trois ateliers précités, sauf en ce qui concerne l'allocation forfaitaire qui n'est prévue que pour les ateliers de Marseille. Les A.D.N. n'ont en effet pas demandé le bénéfice de cette allocation pour les ateliers d'Hautmont et y ont renoncé pour les ateliers de l'Horme.

D'après les renseignements fournis par les A.D.N., celles-ci ont perdu, au cours de l'année 1942, dans leurs ateliers de Marseille, 45 % de leurs ouvriers attirés par des Entreprises voisines dont les salaires dépassent de 2 à 3 frs ceux payés par les A.D.N.

En accord avec la S.N.C.F., les A.D.N. se proposent d'accorder à leur personnel des ateliers de Marseille, une prime de rendement supplémentaire, indépendante du salaire lui-même, et fixée à 2 frs par heure passée.

Compte tenu du personnel de frais généraux et des charges sociales et fiscales, l'allocation forfaitaire ressortira à 3 fr,67.

Ce taux sera un maximum correspondant au cas où tout le personnel des ateliers de Marseille recevrait cette prime; dans le cas contraire, l'allocation horaire serait réduite en conséquence. Un contrôle mensuel sera effectué par la S.N.C.F. sur les livres de paye des ateliers de Marseille.

Nous avons, par ailleurs, demandé aux A.D.N. de porter à 54 h la durée du travail dans leurs 3 ateliers d'Hautmont, de l'Horme et de Marseille, ce qui nous conduira à majorer de 4 % la rémunération de ces établissements.

Le tableau ci-après indique la comparaison des prix horaires actuellement en vigueur, des prix nouveaux compte tenu de l'allocation forfaitaire et des prix théoriques qui résulteraient de l'application pure et simple de la formule de révision du marché en considérant la rémunération supplémentaire ouvrière de 2 frs accordée à Marseille, comme une hausse de salaires.

	Prix horaire moyen pondéré en vigueur, commun aux 3 Ateliers P	Prix horaire + allocation forfaitaire $P' = P + A$	Prix horaire moyen pondéré résultant p ^r les 3 Ateliers P''	Prix horaire moyen pondéré révisé avec la formule du marché P_1	Différence $P_1 - P''$ en faveur de la SNCF
Marseille ..	30 ^f ,82	34 ^f ,49	32 ^f ,73	34 ^f ,14	1 ^f ,41
L'Horme ...		30 ^f ,82			
Hautmont...		30 ^f ,82			

Ce tableau montre que l'octroi de cette allocation forfaitaire présente sur la révision contractuelle du prix horaire une économie horaire en valeur absolue de 1fr,41 et en valeur relative par rapport à l'augmentation théorique $P_1 - P = 3,32$ de 42 % environ.

Cet avenant est proposé avec effet du 1er mars 1943 (et rétroactivement pour les heures supplémentaires à dater de leur application effective.

Le supplément de dépenses à engager par la S.N.C.F. d'ici la fin du marché, soit jusqu'au 31 décembre 1944, en supposant que cette allocation forfaitaire et que le régime de 54 heures soient maintenus jusqu'à cette échéance, peut être évalué à :

1°) Allocation forfaitaire

- allocation horaire	3 ^f ,67
- nombre d'heures mensuelles des ateliers de Marseille (base actuelle)	270.000
- nombre de mois restant à courir	22
- nombre d'heures total	5.900.000
- dépenses totales à prévoir	21 ^M ,650

2°) Heures supplémentaires
(54 h.)

-Majoration par heure facturée (4 %)	1 ^f 38
-Nombre d'heures total	6.700.000
-Dépense à prévoir	9.250.000 ^f
-Dépense totale	

Marseille	L'Horme	Hautmont
1 ^f 38	1 ^f 23	1 ^f 23
6.700.000	2.100.000	3.900.000
9.250.000 ^f	2.600.000 ^f	4.800.000 ^f
V		
	16 M 6	

3°) Dépenses totales à prévoir
(1° + 2°)

38 M environ

Il est proposé à M. le Président du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver cet avenant *par le Comité d'Administration*.

LE DIRECTEUR,

Signé : PONCET