

43LM120/14



MARCHE AVEC LA Cie GENERALE DE CONSTRUCTION POUR LA REPARATION
DE TENDERS DANS SES ATELIERS DE SAINT-DENIS

C.A. 5. 5.43

C.M.25. 5.43

Réparation de tenders par la C.G.C. (N° 188)
(33 millions 5)

Rapporteur M. PROT

M. PROT, Rapporteur, fournit à la Commission un exposé très détaillé des conditions dans lesquelles se présente ce marché. Il indique notamment que la Compagnie Générale de Construction qui était titulaire d'un marché de réparation de tenders en date du 6 novembre 1940, passé pour un an, a obtenu le renouvellement de ce marché par un avenant en date du 12 septembre 1941. Ce marché est venu à échéance le 30 septembre 1942. Les travaux étaient effectués à l'aide d'heures allouées forfaitairement, rémunérées à un prix couvrant l'industriel de tous ses frais (salaires et frais généraux) et comportant son bénéfice.

Au cours de l'année 1942, l'augmentation des conditions d'exploitation de ses ateliers a rendu ce marché de plus en plus déficitaire pour la C.G.C. qui refusa une deuxième reconduction de son marché et demanda à la S.N.C.F. un relèvement appréciable de sa rémunération.

A la même époque, à l'occasion du renouvellement de plusieurs marchés de réparation, la S.N.C.F. recevait des industriels intéressés des propositions présentant des majorations d'environ 50 % sur les prix anciens. Les fournisseurs se retranchaient derrière les directives données par le Comité MATFER.

La S.N.C.F. fut ainsi conduite à négocier avec le Comité MATFER sur les principaux points sur lesquels elle était en litige tant avec la Compagnie Générale de Construction qu'avec d'autres réparateurs, et c'est sur de nouvelles bases qu'a été établi, à la suite de ces négociations, le projet de marché avec la C.G.C. qui est présenté aujourd'hui à la Commission.

Le Rapporteur souligne les caractères principaux de ce projet :

- le marché comporte une rétroactivité : sa durée a été, en effet, fixée à un an, mais à dater du 1er avril 1943. De plus, les clauses en seraient appliquées à partir du 1er Octobre 1942, date de l'échéance de l'ancien marché.

- En outre, il a été admis que le seuil de révision de 4 % serait couvert par une augmentation de 1 % du poste "aléas et bénéfiques", porté de 7 à 8 % du prix de revient. -

- En ce qui concerne les dépenses d'amortissement et provisions pour renouvellement, les principes s'en trouvent acquis, mais devant la difficulté éprouvée pour arriver à un accord, et pour ne pas différer plus longtemps la passation des nouveaux marchés, il a été admis que ceux-ci seraient passés à un prix horaire provisoire, ne comportant aucune part pour amortissement et renouvellement, celle-ci devant faire l'objet d'un avenant ultérieur annoncé dans le marché.

Le Rapporteur qui, au cours de la discussion, fournit des précisions à divers membres de la Commission, constate que ce projet est conforme à une évolution amorcée depuis longtemps, qui comporte une intervention du Comité d'Organisation dans la passation des marchés, la suppression de la concurrence, la suppression de la plupart des risques à la charge de l'industriel et la régularisation de travaux effectués sans contrat.

Le projet présenté se rapprocherait moins d'un marché d'entreprise que d'une régie intéressée continuellement modifiable, selon les circonstances. Le Rapporteur ajoute, d'ailleurs, que, seule, la situation actuelle, et la certitude que le marché a été discuté dans les conditions les plus sérieuses, peuvent conduire à en accepter les clauses, sans demander à la S.N.C.F. de reprendre ses tractations, sinon sur des bases plus favorables, du moins sous une forme juridique plus correcte.

M. JULIEN exprime le désir de voir soumettre ensemble à la Commission les marchés de même nature qui doivent lui être présentés.

M. FAVIERE, M. JULIEN, M. ASSEMAT et plusieurs membres de la Commission présentent des observations au sujet de la part prévue dans les nouveaux marchés pour l'amortissement, dans les délais de 50 et de 15 ans, des capitaux immobilisés en bâtiments, voies, matériel et outillage. Il ne leur paraît pas normal d'appliquer cette méthode à des Sociétés qui peuvent avoir déjà amorti leurs immeubles.

Les Représentants de la S.N.C.F. font valoir qu'il s'agit d'un forfait. Il a semblé que cette méthode, qui tient compte seulement de l'intérêt théorique des capitaux effectivement engagés dans des investissements très importants et non de la totalité des charges financières de l'industriel, était équitable. Si l'on se bornait à tenir compte seulement de ces dernières charges, on serait conduit à pénaliser une bonne gestion industrielle et financière et à indemniser une mauvaise gestion.

M. ROUSSELLIER estime que, s'il est peut-être impossible d'éviter les concessions qui ont été admises par la S.N.C.F.

.....

au cours des sérieuses négociations qu'elle a menées, mieux vaudrait ne pas chercher à présenter un marché suivant l'ancienne formule. Pour se plier aux circonstances, il paraîtrait préférable de conclure un marché sur dépenses contrôlées ; de cette façon on éviterait d'y introduire des notions qui, en fait, sont actuellement justifiées, mais qu'il serait fâcheux de voir invoquer plus tard comme des précédents qu'on peut être entraîné à appliquer dans d'autres occasions.

Il estime, en tous cas, peu admissible, la couverture du seuil de révision par une augmentation du poste "aléas et bénéfices" et préférerait, dans ces conditions, la suppression pure et simple du seuil de révision.

M. PROT, Rapporteur, indique, à propos de cette dernière observation, que la suppression du seuil de révision risquerait d'entraîner des modifications incessantes dans l'établissement de la comptabilité et se heurterait, de ce fait, à des difficultés pratiques considérables.

M. ASSEMAT ne méconnaît pas les inconvénients, bien des fois signalés, de ce genre de marchés, mais en tenant compte de la courte durée prévue, de la nécessité impérieuse d'activer les réparations, et des conditions économiques véritablement exceptionnelles dans lesquelles on se trouve, il donnera son approbation au projet.

Les Représentants de la S.N.C.F. fournissent les renseignements complémentaires qui leur sont demandés. Ils soulignent, en outre, pour répondre à certaines observations, qu'un sérieux aléa demeure à la charge de l'industriel en ce qui concerne au moins la main-d'œuvre. En raison des prélèvements actuels qui ont lieu dans ce domaine, la main-d'œuvre qualifiée peut être remplacée d'une façon massive par une main-d'œuvre d'une qualité beaucoup plus médiocre. Néanmoins, il sera obligé de payer les mêmes prix, même si la proportion des ouvriers de remplacement devenait considérable.

M. ROUSSELLIER craint que, si ces conditions se produisaient, l'industriel ne soit tenté de demander un avenant.

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part les Membres de la Commission, le Rapporteur résume les arguments présentés, et, - tenant compte, comme il l'a dit, des circonstances - propose l'approbation du projet.

La Commission émet un avis favorable.

5 mai 1943

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Marché avec la Compagnie Générale de Construction
pour la réparation de tenders dans ses ateliers
de Saint-Denis.-

M. GRIMPRET souligne l'importance des propositions qui sont présentées, du fait que, indépendamment même du montant élevé des sommes qui sont en jeu, elles concernent le premier marché de renouvellement que le Conseil soit appelé à examiner depuis que la concurrence a pratiquement cessé de jouer.

Les conditions nouvelles paraissent très onéreuses : le prix horaire, qui était, à l'origine, de 22 fr et avait été porté au 1er juin 1941 à 24 fr 77, serait fixé à plus de 37 fr. Toutefois, ainsi que le fait ressortir la note, elles ont donné lieu à des négociations difficiles et longues avec la Compagnie Générale de Construction, sous l'égide, à certains moments, du Comité MATFER, et la Sous-Commission des Marchés admet que les Services ne pouvaient obtenir de meilleurs résultats.

Aussi bien, étant donné les circonstances et la procédure qui s'impose actuellement pour l'élaboration des contrats du fait de l'organisation économique actuelle, le rôle de la Sous-Commission devient nécessairement très restreint.

Une observation d'ordre secondaire est à formuler. Le prix indiqué n'est que provisoire et devra être révisé lorsque l'accord aura été réalisé avec le Comité MATFER sur la détermination des dépenses concernant les amortissements et les provisions pour renouvellement. La note précise à ce sujet que "la S.N.C.F. n'a pas d'objection à ne pas réclamer le blocage des provisions prévu par la dernière loi de finances pour bénéficier de l'exemption d'impôt". Cette rédaction laisserait supposer que la S.N.C.F. tenait un droit de la loi auquel elle a renoncé. Or, ce n'est pas cela. Elle se borne à ne pas exiger que ce blocage soit effectué. La note devra être modifiée sur ce point avant d'être adressée à la Commission des Marchés.

Sous le bénéfice de cette observation et après échange de vues auquel prennent part M. LE PRESIDENT, M. LE BESNERAIS, M. BERTHELOT et M. FILIPPI, le Conseil approuve le marché.

Notes de séance. p. 16.

M. GRIMPRET. - Les propositions soumises au Conseil présentent une importance particulière du fait que, indépendamment même du montant élevé des sommes qui sont en jeu (33 M. 1/2 pour 2 ans), elles concernent le premier marché de renouvellement que le Conseil soit appelé à examiner depuis que la concurrence a pratiquement cessé de jouer.

d'entraîner de graves répercussions sur les autres marchés et aussi sur la révision des marchés de longue durée en cours d'exécution.

M. LE BRESNAIS. - Il est évident que c'est extrêmement important comme précédent.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. - Ce marché n'est conclu que pour une courte durée.

M. CHIFFERT. - Oui, mais il va appeler nécessairement la révision des marchés de longue durée.

M. LE BRESNAIS. - Et également ceux de courte durée.

M. LE PRÉSIDENT. - A l'heure actuelle, la procédure de passation des marchés est entièrement faussée. Nous n'avons plus affaire
XXXXXXXXX qu'à un groupement unique pour la réparation des wagons.

M. LE BRESNAIS. - Le fait de ne traiter qu'avec un groupement unique aurait pu présenter certains avantages s'il avait permis de concentrer la fabrication dans un certain nombre d'usines et de déterminer les usines les mieux placées pour chaque réparation. Mais, comme le Groupement se borne à cristalliser la situation matérielle des diverses usines, nous n'y trouvons aucun avantage.

M. BERTHELGE. - Il n'y a plus aucune discussion possible avec les entreprises.

M. LE BRESNAIS. - La discussion menée par nos Services avec les constructeurs donne tout de même quelques résultats.

M. CHIFFERT. - Elle est nécessaire, les Services font ce qu'ils peuvent.

S.N.C.F.

Service Central
du Matériel

Tm 232050/9

PARIS, le - 3 AVR. 1943

NOTE POUR M.M. LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

au sujet d'un projet de marché
de réparation de tenders
par la Compagnie Générale de Construction
dans ses Ateliers de Saint-Denis

Marché de gré à gré.

Durée du marché : un an, avec deux reconductions possibles de
six mois chacune

Montant du marché : 33,5 millions
(pour 2 ans)

A - EXPOSE PREALABLE -

La Compagnie Générale de Construction (C.G.C.) était titulaire d'un marché de réparation de tenders en date du 6 novembre 1940, passé pour un an et renouvelé pour une même période par un avenant en date du 12 septembre 1941.

Ce marché est venu à échéance le 30 septembre 1942.

Les travaux étaient effectués, suivant la méthode normale des marchés de réparation du matériel moteur et roulant de la SNCF, à l'aide d'heures allouées forfaitairement, rémunérées à un prix couvrant l'industriel de tous ses frais (salaires et frais généraux) et comportant son bénéfice.

Le prix horaire initial du marché s'élevait à 22 frs; il a été porté au 1er juin 1941, à la suite de l'augmentation générale des salaires à cette date, à 24 frs,77, et n'a pas été révisé depuis.

Il convient de noter que ce prix horaire était particulièrement bas eu égard aux salaires de la Région parisienne; en effet, ainsi que l'a exposé la notice de présentation de ce marché, le prix proposé par la C.G.C., lors de l'appel d'offres effectué par la SNCF en avril 1940, était de 26 frs, et la C.G.C. n'a consenti, après l'armistice, ce prix exceptionnel de 22 frs (1) que pour lui permettre de remettre en marche ses ateliers de Saint-Denis et de fournir du travail à ses ouvriers.

1) Ce prix était le plus bas proposé lors du dit appel d'offres..... et émanait d'un industriel de la région du Nord de la France.

En septembre 1941, lors de la discussion de l'avenant de reconduction de son marché, la C.G.C. a demandé à la SNCF de revenir aux conditions proposées en avril 1940 (26 frs), révisées au 1er juin 1941 (29fr,27), en raison des difficultés de tous ordres qui commençaient déjà à alourdir ses frais d'exploitation; devant le refus de la SNCF, et préférant sans doute conserver son marché plutôt que courir les risques d'un renouvellement, la C.G.C. accepta la reconduction aux mêmes conditions.

Mais, au cours de l'année 1942, l'augmentation des conditions d'exploitation de ses ateliers rendait progressivement ce marché de moins en moins rémunérateur pour la C.G.C., puis de plus en plus déficitaire.

Aussi, en mai 1942, la C.G.C. refusa la proposition de la SNCF de reconduire une 2^e fois son marché, et l'informa de la nécessité dans laquelle elle se trouvait de demander un relèvement appréciable de sa rémunération.

B - PROPOSITION DE LA C.G.C. -

Après un long délai, la C.G.C. se décidait à adresser à la SNCF, en septembre 1942, une proposition comportant un prix horaire de 36^f,42, établi sur la base d'une production mensuelle de 40.000 heures et présentant, par rapport à l'ancien prix, une majoration de 47 %.

Toutefois, si l'on tenait compte du prix de 29^f,27 correspondant à une économie normale du marché, ainsi que des hausses des charges diverses survenues depuis la dernière révision de prix, ce qui donnerait un prix horaire normal de 30 frs environ, la majoration de prix ne ressortirait qu'à 21 %.

Néanmoins, ^{devant} une telle hausse, la SNCF demandait à la C.G.C. de lui fournir la décomposition détaillée de son nouveau prix, conformément à la méthode de détermination du prix horaire des marchés de réparation.

L'examen de cette décomposition de prix faisait ressortir immédiatement que le principal motif de hausse était la suppression de tout "boni" sur les temps forfaitaires alloués par la SNCF pour effectuer les réparations.

Or, les barèmes-temps d'après lesquels sont évalués les allocations accordées à la C.G.C. devraient, d'après l'expérience actuelle des propres établissements de la SNCF, permettre à la C.G.C. de réaliser un boni de l'ordre de 8 à 10 %.

D'autres postes de dépenses apparaissent également quelque peu élevés, notamment les frais généraux de personnel des ateliers, et les dépenses d'administration centrale; enfin, la C.G.C. majorait son prix de revient de 2 % pour se couvrir de la moitié du seuil de révision.

C - NEGOCIATION AVEC LE COMITE MATFER -

A la même époque (4^e trimestre 1942), à l'occasion des négociations pour le renouvellement de plusieurs marchés de réparation de locomotives, la SNCF recevait des industriels intéressés des propositions de nouveaux prix horaires présentant des majorations, sur les prix anciens, du même ordre de grandeur (50 %).

D'après les dires des industriels, ces propositions avaient été étudiées en accord avec le Comité MATFER, suivant ses directives. D'après la méthode de détermination du prix horaire des marchés de réparation mise au point entre la SNCF et le Comité MATFER en février 1942, et ils ne pouvaient y apporter individuellement aucune modification de principe, sans l'autorisation de leur Comité.

La SNCF entreprenait alors des négociations directes avec le Comité MATFER, au sujet des principaux points sur lesquels elle était en litige, tant avec la C.G.C. qu'avec les réparateurs de locomotives dont les marchés étaient également à renouveler, savoir :

- 1°) détermination des frais généraux d'ateliers, et répartition équitable entre les diverses activités de l'industriel;
- 2°) détermination des dépenses d'administration, y compris les amortissements et les provisions pour renouvellement;
- 3°) couverture du seuil de révision par le poste "aléas et bénéfice"
- 4°) détermination du "boni" réalisable sur les temps forfaitaires alloués par la SNCF pour l'exécution des réparations (ces temps étant supérieurs aux temps d'exécution normaux, de manière à permettre l'octroi de primes de rendement au personnel);
- 5°) rétroactivité des nouveaux marchés à la date de l'échéance des marchés anciens qu'ils remplacent.

La SNCF obtenait assez facilement satisfaction sur les points 1° et 3°, mais il n'en était pas de même sur les points 2° et 4°, pour lesquels ont dû être admises des solutions provisoires.

1°) Frais généraux : il a été admis que tous les frais généraux qui peuvent être appliqués à des départements bien définis (constructions diverses) en dehors de la réparation du matériel SNCF, doivent être ventilés sur ces départements; seuls les frais généraux communs restant sont imputés ensuite aux divers départements au prorata du nombre d'heures de production.

2°) Dépenses d'administration, amortissement, et provisions pour renouvellement : Devant les difficultés d'arriver à un accord rapide et pour ne pas différer plus longtemps la passation des nouveaux marchés destinés à remplacer des marchés déjà échus depuis un certain temps, la SNCF et le Comité MATFER ont admis que les nouveaux marchés seraient passés à un prix horaire provisoire, ne comportant aucune part pour amortissement et renouvellement, celle-ci devant faire l'objet d'un avenant ultérieur annoncé dans le marché.

Bien qu'aucune indication ne puisse être donnée actuellement sur le montant probable de cette part, la SNCF peut néanmoins préciser les principes proposés au Comité MATFER pour la détermination de ses deux éléments, savoir :

a) Amortissement - Cet élément serait commun à tous les réparateurs réparant le même genre de matériel (locomotives, tenders, voitures, wagons), et serait déterminé d'après les résultats d'une enquête effectuée dans un atelier privé-témoin judicieusement choisi; dans celui-ci, on rechercherait, d'une part la valeur d'acquisition de tous les bâtiments et voies construits depuis moins de 50 ans, et d'autre part la valeur du matériel et de l'outillage acquis depuis moins de 15 ans.

On déterminerait ensuite les deux annuités nécessaires pour rémunérer et amortir, à un taux d'intérêt composé à fixer, dans les délais respectifs de 50 ans et 15 ans, les capitaux immobilisés en bâtiments, voies, matériel et outillage.

Cette méthode, tenant compte uniquement de l'intérêt théorique des capitaux effectivement engagés dans les investissements considérés et non pas de la totalité des charges financières de l'industriel, est la plus équitable. Tenir compte seulement de ces dernières reviendrait en fait à pénaliser une bonne gestion industrielle et financière, et à indemniser les conséquences d'une mauvaise gestion.

b) Renouvellement - Bien que la législation actuelle sur les prix ne prévoit pas la prise en considération de provisions pour le renouvellement des immobilisations, la SNCF admet que les industriels doivent constituer des provisions de ce genre, mais seulement dans l'esprit du décret du 13 février 1939, c'est-à-dire pour le renouvellement du matériel et de l'outillage, à l'exclusion des bâtiments et des voies.

Il est en effet indispensable, pour améliorer la qualité des réparations et leur prix de revient, que les industriels puissent renouveler l'outillage arrivant à limite d'usure.

D'autre part, la SNCF n'a pas d'objection à ne pas réclamer le blocage des provisions prévu par la dernière loi de finances pour bénéficier de l'exemption d'impôt, mais elle a demandé au Comité MATFER de lui donner l'assurance que les fonds ainsi constitués par les réparateurs seront effectivement utilisés à l'acquisition de matériel et d'outillage réservé à la réparation du matériel ferroviaire.

La méthode de calcul de l'élément "renouvellement" reste encore à fixer, mais elle tiendrait compte de la législation en vigueur.

c) En conséquence, le prix horaire provisoire ne comporterait, au poste "dépenses complémentaires d'administration", ni amortissement, ni provisions de renouvellement, ni charges financières; il comporterait seulement les dépenses du siège social, les dépenses sociales d'ordre général, les assurances, les impôts, l'intérêt du fonds de roulement et les frais divers.

- 3°) Couverture du seuil de révision - Il a été admis que le seuil de 4 serait couvert par le poste "aléas et bénéfice", porté de 7 % à 8 % du prix de revient.
- 4°) "Boni" - La détermination du boni est celle dont l'incidence est la plus importante sur le prix horaire.

Toutes les propositions reçues des industriels comportaient un boni nettement inférieur à celui que la SNCF estimait normalement réalisable, compte tenu des tarifs-temps remis aux industriels. Ces derniers, depuis le début de 1942, constataient une baisse généralisée et progressive du rendement de leur personnel, imputable à la fois à des causes physiques (sous-alimentation) et à des causes morales (lassitude générale, soucis du ravitaillement, propagandes diverses). En outre, les prélèvements des meilleurs éléments du personnel pour l'Allemagne accentuaient encore la baisse du rendement général des ateliers privés, et les industriels prévoient même une aggravation de cette situation lorsque leur sera imposée, pour reconstituer leurs effectifs, une main-d'oeuvre provenant de professions très diverses sans aucun rapport avec l'industrie ferroviaire, et même sans profession définie.

Il est à noter que les ateliers de la SNCF eux-mêmes présentent aussi une baisse de rendement, plus faible que celle de l'industrie privée, parce que les mêmes causes les ont touchés jusqu'ici moins profondément, mais néanmoins appréciable.

Bien que reconnaissant la valeur des arguments présentés par les industriels, la SNCF obtenait du Comité MATFER, et avec le consentement spontané de la plupart des industriels, l'autorisation de procéder à une enquête dans leurs ateliers, dans le but de rechercher la valeur exacte du boni effectivement réalisé dans les derniers mois.

Cette enquête a montré que les chiffres indiqués initialement par les industriels étaient en général inférieurs à la réalité, soit par suite d'erreurs de principe dans la définition du terme "boni" et dans le choix des éléments à considérer dans son calcul, soit par suite d'un excès de prudence dans l'interprétation des résultats bruts obtenus.

La SNCF se réserve d'ailleurs de reprendre ces enquêtes lorsque les conditions générales se seront sensiblement modifiées et, en tous cas, à chaque renouvellement de marché.

- 5°) Rétroactivité - Enfin, sous réserve de l'avis des autorités approbatives, la SNCF accordait au Comité MATFER, sur son insistance, le principe de la rétroactivité des marchés nouveaux à la date de l'échéance des marchés anciens qu'ils doivent remplacer.

Enfin, étant donné l'instabilité actuelle des conditions économiques, la SNCF et le Comité MATFER se mirent aisément d'accord sur la nécessité de ne conclure que des marchés de très courte durée, 1 an au maximum, avec possibilité de deux reconductions de 6 mois chacune.

D - PROJET DE NOUVEAU MARCHÉ AVEC LA C.G.C. -

C'est sur ces nouvelles bases que la SNCF a repris les négociations directes avec la C.G.C.

Celles-ci ont finalement abouti au projet de marché présenté à l'approbation.

Celui-ci est, dans son ensemble, conforme au marché-type et se réfère au Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de réparation de matériel moteur et de matériel roulant de la SNCF. Il en diffère, toutefois, sur les points principaux suivants, résultant des négociations avec le Comité MATFER.

a) le prix horaire est relié aux salaires ouvriers réels, eux-mêmes reliés aux salaires minima officiels à l'aide d'un coefficient représentant l'incidence des sursalaires individuels, allocations et primes diverses payées au personnel par l'industriel. Etant donné l'importance prise par ces derniers éléments de rémunération, il n'est plus possible de baser les révisions du prix horaire sur les salaires minima eux-mêmes; en effet, si l'on procédait ainsi, le jour où les accessoires de salaires seraient légalement intégrés aux salaires officiels, la révision devrait jouer, et la SNCF serait contractuellement obligée d'accorder aux industriels une majoration importante du prix horaire, alors que ceux-ci continueraient à payer leur personnel aux mêmes taux.

b) Lorsque l'industriel effectue des heures supplémentaires, imposées par la SNCF ou les Pouvoirs Publics, le prix horaire est majoré pour tenir compte du supplément de salaire dû légalement pour les heures supplémentaires et de la baisse de rendement du personnel consécutif à l'augmentation de la durée journalière du travail; cette majoration est obtenue à l'aide de coefficients donnés par un barème, le même pour tous les industriels.

En contre partie, pour tenir compte de la possibilité offerte à l'industriel de réparer plus rapidement le matériel, les primes pour gain de temps sont réduites et les pénalités pour retard sont augmentées, à l'aide de coefficients appliqués aux primes et pénalités calculées à l'aide de la formule du marché-type et donnés par un barème, le même pour tous les industriels.

Ces deux barèmes sont ceux insérés dans la série d'avenants déjà approuvés ou en cours d'approbation aux fins d'adapter les marchés en vigueur aux nouveaux régimes de travail imposés.

c) le prix horaire figurant au marché ne comporte aucune part destinée à permettre à la C.G.C. l'amortissement de ses bâtiments, installations, matériel et outillage, et le renouvellement de ses matériel et outillage.

Cette part sera fixée par un avenant ultérieur.

d) la durée du marché a été fixée à un an, à dater du 1er avril 1943, avec deux reconductions possibles de 6 mois chacune. Les clauses du marché seraient appliquées rétroactivement à partir du 1er octobre 1942, date de l'échéance de l'ancien marché.

E - PRIX HORAIRE 1943 -

Le prix horaire proposé par la C.G.C., sur les bases économiques du 1er janvier 1943, et pour une production de base de 25.000 heures, est de 37 fr,60.

Pour une production mensuelle de 40.000 heures, que la C.G.C a couramment réalisée, et qu'elle pourrait effectuer à nouveau pour peu que ses effectifs soient suffisamment reconstitués après les derniers prélèvements pour l'Allemagne, le prix de facturation ressortirait à :

$37^{\text{fr}}60 \times 0,93 = 34^{\text{fr}},97$, soit 35 frs environ.

Ce prix est basé sur un "boni" de 3 %. Dans ses propositions initiales, la C.G.C. avait déclaré ne pouvoir faire aucun boni; l'enquête effectuée dans ses ateliers de Saint-Denis a montré, après redressement d'une légère erreur de pointage de certains agents, que le boni réel était très variable, d'un mois à l'autre et en moyenne presque nul.

Après longue discussion, la C.G.C. a finalement consenti à adopter un boni moyen forfaitaire, pour la durée du marché, de 3 %; étant donné les circonstances actuelles et les prévisions possibles pour les prochains mois, ce boni paraît acceptable.

L'Annexe I ci-jointe donne la décomposition du prix horaire de 37fr,60 suivant la méthode prescrite par le Comité MATFER à tous ses ressortissants et approuvée par la SNCF.

En comparant le prix de facturation normal de 35 frs à celui du marché précédent, on peut constater une hausse de : (1)

- par rapport au prix horaire réel de 24^{fr},77 : 41 %
- par rapport au prix horaire qui aurait dû normalement être payé par la SNCF, c'est-à-dire 29fr,27 (voir A)..... : 19,5 %

Ce marché est le seul contrat de réparation de tenders seuls; un autre industriel, les Ateliers de Construction du Centre de la France (A.C.C.) à Clermont-Ferrand, répare des tenders, en même temps que des voitures et des wagons (22 % de leur production totale) au prix horaire-tenders de 19fr,75. Mais les tarifs utilisés sont beaucoup plus larges que ceux de la C.G.C., les salaires locaux sont sensiblement plus faibles que ceux de la Région parisienne, et les ateliers de A.C.C. sont spécifiquement des ateliers de wagons, alors que ceux de la C.G.C. sont des ateliers de locomotives.

Il en résulte que la comparaison du nouveau prix de la C.G.C avec le prix des A.C.C. serait très difficile à effectuer exactement, et qu'elle donnerait vraisemblablement des résultats analogues à ceux exposés plus haut.

Le prix horaire moyen de l'ensemble des ateliers de réparation de machines de la SNCF, calculé suivant les principes du Comité MATFER pour le prix horaire des réparateurs, est, à partir de janvier 1943, de 37fr,20, suivant Annexe II; ce prix, correspondant à l'ensemble des travaux effectués par les ateliers, c'est-à-dire à un nombre d'heures important réduisant l'incidence des frais généraux au minimum, et calculé avec le boni de 8 % réalisé actuellement avec les tarifs-temps remis aux ateliers de Saint-Denis, doit être comparé au prix horaire de 35 frs de la C.G.C. Ce dernier prix reste encore nettement inférieur au prix des ateliers SNCF.

(1) En réalité, les hausses seront plus élevées, puisque au prix de 35 frs devront s'ajouter les majorations pour amortissement et renouvellement.

Prix horaire rétroactif - Pour tenir compte de l'augmentation des charges patronales annexes des salaires, ainsi que de ses frais généraux au 1er janvier 1943, la C.G.C. a proposé, pour l'application rétroactive du marché aux 3 derniers mois de 1942, un prix horaire de 36 fr, 60, présentant une réduction de 1 fr sur celui applicable à partir du 1er janvier 1943.

Cette réduction est acceptable.

F - MONTANT DU MARCHÉ -

Le montant total du marché s'élèvera, pour la durée maximum de 2 ans prévue, à :

- sur la base de 25.000 heures mensuelles à 37^f,60 22,5 M
- avec la production possible mensuelle de
+0.000 heures à 35 frs 33,5 M

G - CONCLUSIONS -

Le nouveau prix horaire demandé par la C.G.C., pour la réparation de tenders, ainsi que ceux pour la réparation de locomotives et de matériel roulant qui vont prochainement être proposés à l'approbation, présentent tous, par rapport aux prix des marchés anciens, des hausses très importantes, conséquences de la situation actuelle.

Ces hausses se justifient :

- 1°) par l'augmentation des salaires réels par rapport aux salaires légaux, de l'ordre de 10 à 20 %, résultant de l'octroi au personnel de suppléments individuels pour qualification professionnelle, d'allocations et de primes diverses. Ces moyens indirects de tourner les conventions collectives ont été tout d'abord employés par les industriels travaillant pour les autorités d'occupation, afin de se procurer de la main-d'oeuvre au détriment des établissements, tels que les réparateurs de la SNCF, dont la rémunération est liée directement aux salaires légaux. Pour permettre aux réparateurs de conserver le personnel qui leur était encore resté attaché, et d'embaucher de nouveaux ouvriers, la SNCF leur accorde déjà une allocation forfaitaire permettant de majorer les primes de leur personnel. Une série d'avenants aux marchés en vigueur, comportant cette allocation est en cours d'approbation. Le marché nouveau proposé avec la C.G.C. tient compte des primes que cet industriel a dû instituer, dès le mois de mai 1942, pour retenir son personnel.
- 2°) par l'augmentation des frais généraux des industriels. Il faut bien reconnaître que ces frais, depuis plusieurs années, sont en perpétuelle et lente progression. Mais celle-ci s'est particulièrement accentuée depuis un an, par suite des charges imposées aux industriels tant par les lois et règlements nouveaux (fermetures périodiques d'usines, aide matérielle au personnel désigné pour l'Allemagne, service médical, apprentissage, promotion ouvrière, etc...) que par les mesures matérielles imposées par les événements (cantine, jardins ouvriers, contrats de culture, etc..).

En outre, l'interdiction du débauchage oblige les industriels à conserver tout leur personnel de frais généraux, dont l'incidence devient de plus en plus lourde à mesure que diminuent les effectifs de production attirés par des usines à hauts salaires, ou par des métiers ruraux, ou partis en Allemagne.

3°) par la baisse générale du rendement ouvrier et la réduction du boni qui en résulte (voir C 4°).

En même temps que ces difficultés assaillent les industriels, la S.N.C.F. se trouve aux prises avec des difficultés d'un autre ordre qui l'obligent à utiliser au maximum tous les moyens de réparation dont elle peut disposer.

Il lui faut, en effet, assurer un service très chargé avec un parc de matériel très réduit et de plus en plus fatigué, fréquemment avarié par des accidents imprévisibles, ou par faits de guerre (mitrillages et bombardements), et elle doit en outre réparer le matériel revenant d'Allemagne.

Par surcroît, des bombardements d'établissements SNCF et privés viennent fréquemment réduire, pour un temps plus ou moins long, ses moyens de production.

Dans ces conditions, la SNCF se voit actuellement dans l'obligation impérieuse d'accepter les prix proposés par ses réparateurs mais elle se réserve bien de renouveler ces marchés sur d'autres bases, dès que les circonstances le lui permettront, et c'est pourquoi elle ne négocie que des marchés de courte durée.

En conséquence, il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ce marché.

LE DIRECTEUR,
Signé : PONCEI

ANNEXE I

à la NOTE de présentation du projet de marché
de réparation de tenders par la C.G.C.

Décomposition du prix horaire proposé
suivant le formulaire du Comité MATFER

I - Salaire horaire pondéré réel du personnel de production

à l'heure passée :

- salaire horaire minimum pondéré du peloton-type de production	h 1	=	11,50		
- majoration moyenne pondérée pour primes et suppléments de salaire individuel, 14,35 % de h 1	= h 2	=	1,65		
- salaire horaire réel pondéré du peloton-type de production ...	h 1 + h 2	=	h	=	13,15
- charges patronales annexes des salaires a = 24,7 % de h	= h 3	=	3,25		
- salaire horaire réel pondéré, charges comprises, du personnel de production, à l'heure passée	h + h 3	=	H	=	16,40

II - Dépenses complémentaires horaires, rapportées à l'heure passée de la production de base :

- dépenses de personnel, charges patronales comprises, imputables aux dépenses complémentaires de fabrication	f 1	=	5,93
- dépenses de matières et fournitures imputables aux dépenses complémentaires de fabrication	f 2	=	2,05
- dépenses de personnel, charges patronales comprises, imputables aux dépenses complémentaires de l'usine	f 3	=	4,52
- dépenses de matières et fournitures imputables aux dépenses complémentaires de l'usine	f 4	=	1,20
- dépenses complémentaires totales de l'usine f1 + f2 + f3 + f4	= f	=	13,70
- dépenses complémentaires d'administration (1) ...	f 5	=	4,10
- Total des dépenses complémentaires horaires de l'industriel, à l'heure passée	f + f5 = F	=	17,80

(1) sans amortissement ni provisions pour renouvellement.

III - Prix de revient horaire, rapporté à l'heure passée

	$H + F = \dots\dots\dots$	Pr	=	34,20
- <u>Aléas et bénéfice</u>	$\dots\dots 8\% \text{ de } Pr = \dots\dots$	b	=	2,73
- <u>Prix horaire de facturation, sans taxes fiscales, à l'heure passée</u>	$Pr + b = \dots\dots\dots$	P1	=	36,93

IV - Réduction pour "boni" sur les temps alloués par les barèmes :

	$3\% \text{ de } P1, \text{ soit une minoration } \dots\dots\dots$	r	=	1,11
- <u>Prix horaire de facturation à l'heure allouée, sans taxes fiscales</u>	$P1 - r = \dots\dots\dots$	P2	=	35,82
- <u>Taxes fiscales assises sur le montant des travaux</u>	$t = 4,75\% \text{ de } P \text{ d'où } P2 \frac{t}{100-t} = \dots\dots\dots$	i	=	1,78
- <u>Prix horaire de facturation taxes fiscales comprises, à l'heure allouée</u>	$P2 + i = \dots\dots\dots$	P	=	<u>37,60</u>

ANNEXE II

à la NOTE de présentation du projet de marché
de réparation de tenders par la C.G.C.

Décomposition du prix horaire S.N.C.F.
établie suivant le formulaire du Comité MATFER

I - Salaire horaire pondéré du personnel de production

à l'heure passée :

- Salaire horaire minimum	h 1	=	10,55
- primes et suppléments de salaires	h 2	=	1,15
- salaire horaire réel (h1 + h2)	h	=	11,70
- charges patronales annexes des salaires (code de la famille, assurances sociales, assurances-accidents, congés payés, caisse de retraites, taxe d'apprentissage)	h 3	=	5,30
- salaire horaire réel, charges comprises, du personnel de production, à l'heure passée (h + h3)...	H	=	17,00

II - Dépenses complémentaires, rapportées à l'heure passée

- personnel de frais de groupes	f 1	=	7,80
- matières de frais de groupes	f 2	=	3,60
- personnel de frais d'atelier	f 3	=	6,60
- matières de frais d'atelier	f 4	=	0,50
- dépenses complémentaires totales à l'échelon atelier (f1 + f2 + f3 + f4)	f	=	18,50
- dépenses complémentaires d'administration centrale (1)	f 5	=	3,30
- total des dépenses complémentaires à l'échelon S.N.C.F. .. (f + f5)	F	=	21,80

(1) sans amortissement ni provisions pour renouvellement

.....

III - Prix de revient à l'heure passée

	H + F =	Pr	=	38,80
- Aléas et bénéfice			=	0
- Prix à l'heure passée, sans taxe	P ₁		=	38,80

IV - Réduction pour "boni" sur les temps alloués

8 % de P ₁ soit une minoration	r		=	3,10
- <u>Prix horaire à l'heure allouée, sans taxes</u> <u>fiscales</u>	P ₁ - r =	P ₂	=	35,70
- <u>Taxes fiscales</u>	t = 4,13 % de P ₂ d'où P ₂ $\frac{t}{100-t}$ =	i	=	1,50
- <u>Prix à l'heure allouée, taxes fiscales comprises</u>	P ₂ + i =	P	=	<u>37,20</u>