

43LM 120/22

A

Marché avec la Compagnie Générale de Construction de locomotives  
(Batignolles-Châtillon) pour la réparation de locomotives et de pièces  
détachées.

G.A. 21.II.45

C.M. 3.II.45

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

Séance du 3 décembre 1945

Réparation de locomotives et pièces détachées  
(n° 331) (260 Millions environ)  
Rapporteur: M. CHENOT

Le Rapporteur indique que ce marché fait suite à un marché de réparation de locomotives et de pièces détachées dont la même Société (Cie Générale de Construction de Locomotives Batignolles-Châtillon) est titulaire et qui est venu à expiration le 31 mars 1945.

C'est un marché de travaux "à forfait" avec temps alloués nets et boni. Les temps alloués sont ceux qui figuraient dans les barèmes de la région Ouest déjà utilisés pour le précédent marché.

Les prix horaires sont assez élevés. Basés sur les conditions économiques du 1er avril 1945, ils s'établissent à 127 Frs pour la période du 1er avril au 1er décembre 1945, et à partir du 1er janvier 1946 à 115 Frs. A la suite des augmentations de salaires de juin 1945, ces prix s'élèveront respectivement à 143 et 130 Frs.

Une comparaison entre les prix du précédent marché décomposés en leurs éléments et les prix du projet actuel montre que les hausses portent essentiellement sur des dépenses de frais généraux; la même constatation peut être faite en comparant les prix avec ceux consentis dans d'autres régions, par des entreprises similaires.

Mais le Rapporteur déclare que le service intéressé de la S.N.C.F. a fait remarquer :

1° qu'en 1943, la Société avait le taux le plus faible de frais généraux.

2° que le taux actuel ne s'écarte pas de celui d'une Société comme Hautmont et qu'il est nettement inférieur à celui de l'Herme.

Les conditions, étant dans leur ensemble, voisines de celles qu'accepte d'autre part la S.N.C.F., le Rapporteur propose l'approbation du marché et la Commission émet un avis favorable.

QUESTION III - Marchés et Commandes

1°) Marché avec la Compagnie Générale de Construction de locomotives (Batignolles Châtillon) pour la réparation de locomotives et de pièces détachées.

P.V. (p.5)

M. CLAUDON expose que le marché, dont la durée prévue est d'un an avec deux reconductions possibles de six mois chacune, serait passé de gré à gré. Son montant est de 260 M. aux conditions économiques du 1<sup>er</sup> juin 1945. Il fait suite à un marché venu à expiration le 31 mars 1945.

Les travaux seraient exécutés à forfait avec temps alloué net et boni, alors que la Compagnie avait demandé, au début, que les temps fussent majorés pour tenir compte des difficultés spéciales de travail dans ses ateliers de Nantes.

Le prix horaire est obtenu en déduisant du salaire réel moyen majoré des charges patronales et des frais généraux un boni de 10 % du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 1945 et de 18,6 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1946. A la date du 1<sup>er</sup> juin 1945, et y compris la part complémentaire pour amortissement et renouvellement qui s'élève à 4 fr 35, le prix horaire ressort à 143 fr avec le boni de 10 % et à 130 fr avec le boni de 18,6 %.

Les frais généraux représentent 248 % du salaire réel, charges comprises, alors que, dans le marché venu à expiration, ce pourcentage n'était que de 175 %. Le rapport entre le prix horaire de facturation à l'heure allouée et le salaire horaire réel charges comprises est, en particulier pour ce motif, très supérieur à ce qu'il était dans ce dernier marché : 3,57 % pour 1945 et 3,23 pour 1946, au lieu de 2,54 ; encore faut-il ajouter aux nouveaux prix le remboursement de certaines primes récemment allouées aux ouvriers de la région nantaise et qui sont de l'ordre de 1 % du montant total des factures.

En faveur des propositions qui sont soumises, on peut faire valoir, d'une part, que la hausse du pourcentage des frais généraux est due, en plus des causes générales, aux conditions défavorables du travail dans une usine qui a supporté des bombardements importants, d'autre part, que le coefficient de frais généraux constaté pour 1945 est analogue à celui des autres réparateurs, enfin que les prix horaires au 1<sup>er</sup> juin 1945, notamment sur la base du boni de 18,6 %, sont de l'ordre de ceux pratiqués couramment, exception faite des Ateliers de Marseille des Aciéries du Nord, dont la situation spéciale a déjà été exposée au Conseil.

Sans doute l'activité actuelle de la branche réparation, qui est de l'ordre de 80.000 h. par mois est plus forte que celle d'avant-guerre qui n'atteignait que 60.000 h., mais il n'en demeure pas moins que le coefficient frais généraux reste très élevé, puisque de 2,01 dans le marché d'avant-guerre, il est passé à 2,74 dans le marché de 1943 et à 3,23 dans le marché actuel, avec le boni de 18,6 %. Cela tient à ce que la Compagnie Batignolles-Châtillon n'a pas repris toute son activité, notamment dans la branche construction, ce qui est confirmé par les résultats financiers défavorables de l'exercice 1944.

Cette activité ne doit pas tarder à reprendre car des commandes de démarrage doivent être confiées à la Compagnie, notamment la construction de 30 locomotives 141-P et celle de la partie mécanique de 7 locomotives électriques BB. Aussi le Comité des Marchés estime-t-il nécessaire de réserver la possibilité d'une révision des prix de base lorsque la Compagnie aura repris son activité de constructeur. Le marché prévoit déjà, outre une clause de variation des prix en fonction des impôts et taxes et du salaire horaire réel, une variation en fonction de la production mensuelle au titre des réparations : il faut y ajouter une clause prévoyant également la variation des prix en fonction de la reprise d'activité de la branche construction.

Sous réserve de l'insertion de cette dernière clause sur laquelle le Service est d'accord, le Comité propose l'approbation du marché.

M. TOURNEMAINE tient à insister à nouveau sur la nécessité pour la S.N.C.F. de s'assurer le contrôle de l'emploi des sommes prévues pour l'amortissement et le renouvellement des installations et de l'outillage.

A cet effet, il suggère que le Conseil décide de bloquer les sommes dont il s'agit et de ne les verser aux industriels qu'au fur et à mesure que ceux-ci justifieront de l'achat du matériel de remplacement. C'est la seule garantie qui puisse être obtenue que ces sommes seront bien effectivement utilisées au renouvellement des installations et de l'outillage.

M. LE PRESIDENT rappelle que cette question a déjà été soulevée devant le Conseil.

Elle est importante, en premier lieu, d'un point de vue général, car, de toute évidence, l'économie française souffre actuellement d'un outillage insuffisamment rajeuni et modernisé. Il en résulte que, dans les prix de revient, la part main-d'oeuvre est généralement trop élevée parce que celle de l'outillage n'est pas suffisante, si bien que, pour maintenir, dans l'ensemble, des conditions encore acceptables, l'industriel se trouve trop souvent conduit à peser sur les salaires.

La question, d'autre part, est capitale du point de vue des intérêts particuliers de la S.N.C.F., puisqu'en définitive c'est en raison de l'insuffisance d'outillage des constructeurs et des réparateurs que celle-ci est amenée à payer des prix élevés.

La suggestion de M. TOURNEMAINE se rapproche des dispositions législatives antérieures concernant les fonds de renouvellement des entreprises, dont le montant devait être versé au Trésor et qui ne pouvaient être débloqués que sur justification d'emploi. A priori, elle ne paraît pas soulever d'objection dans son principe et sera mise à l'étude. On doit, seulement, reconnaître que son efficacité sera surtout intéressante à l'égard des entreprises dont la S.N.C.F. est le principal client, les factures dont feraient état les autres entreprises ne pouvant, en fait, correspondre qu'à une part assez faible de modernisation.

Sous le bénéfice de cet échange de vues et compte tenu de l'adjonction de la clause proposée par le Comité, le Conseil approuve le marché.

Secrétariat  
du Conseil d'Administration  
-----

La Compagnie Générale de Construction de Locomotives (Batignolles-Châtillon) n'a pas d'Administrateur commun avec la S.N.C.F.

L'Inspecteur Principal,

*J. Mottet*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central  
du  
Matériel

Paris, le

26 OCT. 1945

Tm 231050/24

N O T E

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'un projet de marché pour la réparation de locomotives et de pièces détachées.

Marché de gré à gré

Entrepreneur : Cie Générale de Construction de Locomotives  
(Batignolles-Chatillon)  
45, Avenue Kléber à PARIS (16<sup>e</sup>)  
Ateliers à Nantes-Saint-Joseph

Durée du marché : un an avec 2 reconductions possibles de 6 mois chacune.

Montant : 260 Millions environ.

PREAMBULE -

La Cie Générale de Construction de Locomotives (Batignolles-Chatillon), en abrégé L.B.C., qui est un réparateur attitré de la S.N.C.F., était titulaire d'un marché de réparation de locomotives et de pièces détachées par ses ateliers de Nantes-Saint-Joseph, lequel est venu à expiration le 31 mars 1945.

Pour faire suite à ce contrat, le Service Central du matériel a négocié avec L.B.C. un nouveau marché ayant effet du 1<sup>er</sup> avril 1945.

Les négociations entreprises ont été longues et laborieuses

En effet, L.B.C. avait demandé à l'origine une rémunération en régie ou basée sur des temps alloués majorés d'un certain coefficient pour tenir compte des difficultés d'exploitation de leurs ateliers de Nantes-Saint-Joseph consécutives aux événements de guerre du 2<sup>e</sup> semestre 1944, les conditions de travail de ces ateliers n'étant pas encore redevenues normales en ce début d'année 1945.

.../

Le Service Central du Matériel s'est fortement opposé à un tel mode de rémunération et, après discussion serrée, a obtenu l'accord de L.B.C. pour que les travaux soient exécutés à forfait avec temps alloués nets et boni.

Il a accepté toutefois qu'un boni de 10% seulement soit appliqué en 1945 au lieu du boni de 18,6% qui avait été constaté aux ateliers de Nantes-Saint-Joseph à l'origine du marché précédent; mais ce dernier boni sera appliqué à partir du 1er janvier 1946.

#### PROJET DE MARCHÉ -

Le projet de marché présenté à l'approbation est conforme au marché-type et se réfère au Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de réparation ou de transformation du matériel moteur et du matériel roulant.

Comme il est dit plus haut, il prévoit l'exécution des travaux à forfait à des prix horaires applicables aux temps alloués par les barèmes de la Région de l'Ouest déjà utilisés par les ateliers de Nantes-Saint-Joseph.

#### PRIZ HORAIRES -

Ces prix, déterminés en fonction des bonis de 10% et 18,60% admis par L.B.C., sont les suivants :

- pour la période du 1er avril au 31 décembre 1945 ... 127 fr
- à partir du 1er janvier 1946 ..... 115 fr

Ils ne comprennent pas la part complémentaire pour amortissement et renouvellement des installations et de l'outillage.

Avec cette part, de 4 fr 35 environ, les prix deviennent respectivement : 131 fr 35 et 119 fr 35.

Ils sont basés sur les conditions économiques du 1er avril 1945, c'est-à-dire postérieures à l'augmentation générale des salaires du 15 mars 1945.

Ils seront révisés contractuellement au 1er juin 1945 en conséquence de la nouvelle augmentation de salaires décidée par les Pouvoirs Publics.

Ils passeront approximativement, à cette dernière date, à 143 fr et 130 fr (amortissement et renouvellement compris).

En outre, les Pouvoirs Publics de la Région Marseillaise ont imposé récemment aux industriels le paiement, en sus des salaires proprement dits, de primes diverses qui ont le caractère de remboursement forfaitaire de frais supplémentaires entraînés par certaines fonctions.

En particulier, une prime pour travaux salissants, accordée au personnel chargé des travaux de démontage et de nettoyage des pièces de locomotives a été fixée à 3 fr par heure à partir du 1er février 1945.

En raison du caractère spécial de ces primes, le Service Central du Matériel n'a pas voulu les incorporer aux salaires, ce qui aurait entraîné l'augmentation du prix horaire de leur montant majoré des frais généraux; il a préféré rembourser directement à L.B.C. les sommes qu'elle décaisserait au titre de ces primes, sans aucune majoration pour frais généraux ni bénéfice, sur le vu d'états nominatifs des bénéficiaires, vérifiés par le Service du Contrôle en usine de la S.N.C.F.

A titre indicatif, la dépense entraînée de ce fait s'élève à 120.000 fr par mois environ, représentant à peine 1% du montant des factures mensuelles des travaux de réparation.

#### ETUDE DES PRIX HORAIRES -

Cette étude comporte la décomposition de ces prix en leurs éléments constitutifs et leur comparaison avec ceux proposés par les A.L.N. et la Direction des ateliers de Marseille-Caplette pour leurs nouveaux marchés de réparation de locomotives à partir du 1er janvier 1945; on voudra bien se reporter utilement à la note justificative de ces projets de marchés présentés récemment à l'approbation.

##### a) Décomposition des prix horaires proposés en leurs éléments

L'annexe I, ci-jointe, donne la décomposition des prix horaires au 1er avril 1945 en salaires, charges patronales annexes et frais généraux et indique :

- ( le prix horaire à l'heure passée R que paierait la S.N.C.F. si les ~~xxx~~ ateliers de L.B.C. travaillaient en régie,
- les prix horaires à l'heure allouée P que paiera effectivement la S.N.C.F., établis en fonction des bonis de 10% à l'origine et de 18,6 % à partir du 1er janvier 1946,
- les coefficients de frais généraux correspondants, c'est-à-dire les rapports des prix horaires R et P au salaire horaire moyen réel, charges comprises.

##### b) Comparaison des prix horaires et des frais généraux du projet de marché (avril 1945) et de l'ancien marché (mars 1943)

L'annexe II, ci-jointe, donne la décomposition parallèle

.../

en 1943 et 1945 de ces prix horaires, ainsi que des frais généraux, en leurs divers postes, en valeur absolue et en valeur relative (rapportée au salaire horaire moyen réel, charges comprises).

c) Comparaison avec les A.D.N. (Hautmont et L'Horne) et Marseille-Capelette.

1°) La comparaison des coefficients de frais généraux s'établit comme suit :

|                       | L.B.C.<br>Nantes | A.D.N.<br>Hautmont | A.D.N.<br>L'Horne | Marseille<br>Capelette |
|-----------------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------------|
| 1945                  | 1.1.46           |                    |                   |                        |
| a 1'heure passée R/H  | 3,96             | 3,90               | 4,23              | 2,87                   |
| à 1'heure allouée R/H | 3,57   3,23      | 3,12               | 3,00              | 2,15                   |

A 1'heure passée, L.B.C. se place entre L'Horne et Hautmont, très près de ce dernier atelier, Marseille ayant un coefficient nettement plus faible.

A 1'heure allouée, L.B.C. accuse le coefficient le plus élevé pour 1945, en raison du boni de 10% seulement adopté du 1er avril au 31 décembre 1945, alors que le boni des autres ateliers varie de 20 à 29 %; à partir du 1er janvier 1946, où le boni redevient normal à 18,60 %, le coefficient se relève et, bien que restant le plus élevé, se rapproche de celui d'Hautmont.

2°) La comparaison entre 1943 et 1945 des frais généraux rapportés au salaire horaire moyen réel, charges comprises, ressort ainsi qu'il suit :

|            | L.B.C.<br>Nantes | A.D.N.<br>Hautmont | A.D.N.<br>L'Horne | Marseille |
|------------|------------------|--------------------|-------------------|-----------|
| 1943 ..... | 175 %            | 218 %              | 207 %             | 199 %     |
| 1945 ..... | 248 %            | 245 %              | 274 %             | 152 %     |

L.B.C. présente d'une année à l'autre la plus forte augmentation du taux de frais généraux. Il convient toutefois de noter qu'il avait en 1943 le taux le plus faible et que celui de 1945, qui rejoint le taux des A.D.N., se place entre les deux ateliers de cette Société, très près de celui de Hautmont.

Les multiples causes qui entraînent l'accroissement des frais généraux des industriels privés sont exposées en détail dans la note de présentation des projets de marchés des A.D.N. déjà citée.

.../

En outre, en ce qui concerne particulièrement L.B.C., il faut tenir compte du fait que l'usine a sérieusement souffert des bombardements et que les travaux ne peuvent plus s'y exécuter dans de aussi bonnes conditions qu'en 1943.

3°) Comparaison des prix horaires révisés au 1er juin 1945

En valeur absolue, les prix horaires approximatifs révisés au 1er juin 1945, y compris l'amortissement et le renouvellement des installations et de l'outillage, se comparent ainsi :

|           |                                |
|-----------|--------------------------------|
| L.B.C.    | : 143 fr (avec boni de 10%)    |
|           | : 130 fr (avec boni de 10,6 %) |
| Hautmont  | : 140 fr                       |
| L'horne   | : 120 fr                       |
| Marseille | : 107 fr                       |

Les conditions faites par L.B.C., voisines de celles des deux ateliers des A.D.N., sont les meilleures que nous ayons pu obtenir après de laborieuses discussions avec cette Société et le Service Central du Matériel propose l'approbation du projet de marché présenté.

MONTANT DES DEPENSES A ENGAGER

En tablant sur la production mensuelle de base et en appliquant les prix horaires révisés au 1er juin 1945 (amortissement et renouvellement compris) et sous réserve des révisions ultérieures possibles, l'engagement de dépenses s'établit, pour la durée maximum du marché (toutes reconductions comprises), à :

- période du 1er avril au 31 décembre 1945 :  
143 fr x 80.000 h x 9 mois = ..... 104 millions
  - période du 1er janvier 1946 au 31 mars 1947 :  
130 fr x 80.000 h x 15 mois = ..... 156 millions
- 260 millions environ.

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

Le DIRECTEUR,

Signé : DOCLUZEAU

Service Central  
du  
Matériel

ANNEXE I

PROJET DE MARCHÉ L.B.C.

Decomposition des prix horaires de base  
Prix de régie et à forfait  
Coefficient de frais généraux.

| Bases .....  | au 1.4.45  | au 1.1.45        |
|--|------------|------------------|
|  | Avril 1945 |                  |
| Salaire horaire moyen réel ..... h   |            | 25,765           |
| Charges patronales (38,054 %) ... a  |            | 9,805            |
| Salaire horaire réel,<br>charges comprises ..... H   |            | 35,57            |
| Dépenses de frais généraux ..... F   |            | 88,25            |
| Prix horaire de facturation à<br>l'heure passée (prix de régie)<br>taxes comprises ..... R                               |            | 141,11           |
| Boni réalisé sur les temps<br>alloués ..... b  | 10 %       | 18,6 %           |
| Prix horaire de facturation à<br>l'heure allouée (Prix à forfait)<br>taxes comprises ..... P                             | 127,00     | 115,00           |
| Coefficient de frais généraux { R/H<br>P/H   | 3,57       | 3,96<br>3,23     |
| Part complémentaire pour amortis-<br>sement et renouvellement .....  |            | 4,35             |
| Prix horaires totaux (part ( R<br>complémentaire comprise) ((P   | 131,35     | 145,46<br>119,35 |
| Coefficients de frais géné- ( R/H<br>raux (amortissement et renou- ( P/H<br>vellement compris dans les<br>prix horaires) | 3,69       | 4,08<br>3,35     |

Service Central  
du  
matériel

ANNEXE II

Projet de marché L.B.C.

Comparaison du prix horaire et des frais généraux  
du projet de marché (avril 1945) et de l'ancien  
marché ( Mars 1943 )

|   | Bases Mars<br>1943 |              | Bases avril<br>1945 |              |
|---|--------------------|--------------|---------------------|--------------|
| Salaire horaire réel,<br>charges comprises ..... H                          | 14,88              |              | 35,57               |              |
|   |                    | en %<br>de H |                     | en %<br>de H |
| Dépenses complémentai- (Personnel.. f1<br>res de fabrication (Matières.;.f2 | 8,19               | 55%          | 18,52               | 52 %         |
|   | 3,86               | 26%          | 8,94                | 25 %         |
| Dépenses complémentai- (Personnel.. f3<br>res des ateliers (Matières... f4  | 7,40               | 50%          | 31,30               | 88 %         |
|   | 1,41               | 9%           | 4,26                | 12 %         |
| Dépenses complémentaires totales . f  | 20,86              | 140%         | 63,02               | 177 %        |
| Dépenses complémentaires<br>d'administration ..... f5                       | 5,20               | 35%          | 25,23               | 71 %         |
| Total des dépenses de frais généraux<br>de l'industriel ..... F             | 26,06              | 175%         | 88,25               | 248 %        |
|   |                    |              | 1945                | 1943         |
| Prix horaire de facturation à<br>l'heure allouée ..... P                    | 37,78              |              | 127,00              | 115,00       |
| Coefficient de frais généraux... $\frac{P}{H}$                              | 2,54               |              | 3,57                | 3,23         |

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 novembre 1945

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marché avec la Compagnie Générale de Construction de locomotives (Batignolles-Châtillon) pour la réparation de locomotives et de pièces détachées.-

M. Claudon -

M. Bouët -

M. Toussaint -

Pondes

Approuvé -