

BLM 136/1

Fourniture de 1.080 wagons de divers types :

- = 480 wagons couverts du type KKuw ;
- = 420 wagons tombereaux du type TTuw ;
- = 180 wagons réfrigérants.

Constructeurs : Ets Soulé,
Sté Lorraine des Anciens Ets de Diétrich de
Lunéville,
Ets Coder,
Sté d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Ar-
tillerie (S.O.M.U.A.),
Cie Générale de Construction et d'Entretien
de Matériel de Chemin de Fer.

C.A. 16. 7. 4I
C.M. 21. 7. 4I
C.M. 11. 8. 4I

- \$ Sur cette commande, 600 wagons, dont :
- = 420 wagons tombereaux commandés à raison de :
 - 240 aux Ets Coder,
 - 180 à la S.O.M.U.A.;
 - = et 180 wagons réfrigérants commandés à raison de :
 - 90 à la C.G.C.E.M.,
 - 90 à la S.O.M.U.A.,

n'ont pu être construits faute de matières; les marchés correspondants ont été résiliés en 1945 et la fourniture a été remise en adjudication à l'occasion de la commande de 11.220 wagons passée en 1945 : voir le dossier : "Fourniture de 15.495 wagons de types divers".)

Fourniture de 1.080 wagons de types divers (commande ramenée par la suite à 480 wagons couverts).

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

Extrait du P.V. de la Séance du 11 août 1941

3° Matériel/9656
(2ème présent.)

Fourniture de :
480 wagons couverts type Kkuw
420 wagons tombereaux type TTuw
180 wagons réfrigérants
(n° 105) (158.034.000 Frs)

Rapporteur : M. ASSEMAT

M. ASSEMAT, Rapporteur, rappelle que, dans sa séance du 21 juillet 1941, la Commission avait décidé de reporter à une séance ultérieure sa décision relative à un marché de 1.080 wagons, en attendant la "production de justifications complémentaires en ce qui concerne les prix". Le Chef du Service Technique de la Direction Générale des Transports a, d'autre part, exprimé l'avis qu'il était opportun de reprendre de nouvelles négociations pour tenter d'aboutir à une réduction des prix. La S.N.C.F. avait calculé les prix de ces wagons à commander en partant des prix de véhicules analogues commandés en 1939 et en leur appliquant des majorations résultant de l'ajustement des cours, des modifications techniques adoptées et de l'accroissement des charges financières.

Les constructeurs demandaient des prix supérieurs de 9,3 à 9,5% du montant ainsi calculé en invoquant la diminution du rendement de la main-d'oeuvre, la distribution irrégulière des matières premières, la hausse des prix des pièces sous-commandées par les constructeurs, etc..

Lors de la commande de 173 locomotives à vapeur qui a été soumise à la Commission, la S.N.C.F. avait admis des prix supérieurs à ceux résultant de hausses chiffrables. Il s'agissait d'une majoration de 6,7% au lieu de 9,5%, mais il faut tenir compte du fait que les constructeurs de wagons sont tributaires, dans une proportion plus forte que les constructeurs de locomotives, de nombreux sous-traitants.

La S.N.C.F. a donc demandé au Directeur du Comité MAT-FER des conditions plus favorables, mais elle s'est heurtée à un refus catégorique.

La Direction Générale des Transports a suggéré d'examiner s'il n'y avait pas lieu, dans ces conditions, d'ajourner simplement la commande de matériel. Mais la S.N.C.F. estime imprudent d'entrer dans cette voie : ce matériel est indispensable, cette commande est déjà inférieure au programme prévu et il paraît imprudent d'attendre des circonstances qui peuvent être plus difficiles encore. La S.N.C.F. soumet donc à nouveau à la Commission les commandes telles qu'elles lui avaient été présentées le 21 juillet 1941.

.....

A ce propos, le Rapporteur est conduit à préciser le rôle de la Commission des Marchés.

Dans le présent dossier, il y a deux aspects de la question : l'un est spécial à l'affaire, il concerne les prix et les observations du Service Technique des Transports, l'autre concerne la question plus générale de la méthode de discussion des prix avec le Comité d'Organisation. Sur ce dernier point, la Commission des Marchés n'a pas à donner d'avis; elle ne peut qu'attirer l'attention des pouvoirs publics - et c'est précisément ce qu'elle a déjà fait sur certaines conséquences des méthodes actuelles. Le Rapporteur précise d'ailleurs que les inconvénients de ces méthodes qu'on croirait devoir signaler apparaissent beaucoup moins dans le dossier examiné aujourd'hui. Dans le cas présent, il est bon que le Comité d'Organisation ait discuté le prix et, à ce point de vue, la Commission des Marchés n'a rien à reprocher à la S.N.C.F.

Mais on se trouve ici devant un marché de gré à gré pour lequel la S.N.C.F., après discussion, n'a pu obtenir de réduction. Deux attitudes sont possibles : accepter les conditions proposées ou ne pas passer le marché. Mais le choix n'appartient pas à la Commission; celle-ci, compte tenu de la nécessité de passer un marché, doit dire si le contrat se présente normalement dans le cadre de la réglementation en vigueur.

Il semble au Rapporteur que, dans le cas présent, la question appelle une réponse positive. En maintenant les observations générales qu'il a formulées lors de la première présentation du dossier (Séance du 21 juillet), M. ASSEMAT propose d'émettre un avis favorable, en laissant au Service Technique de la Direction Générale des Transports le soin de décider si - compte tenu du prix et de l'opportunité du marché - il convient, ou non, de l'autoriser.

Faisant part à la Commission de l'impression que lui laisse l'étude du dossier, le Rapporteur déclare que le prix lui paraît quelque peu élevé, sans être excessif. Les arguments invoqués pour justifier la hausse sont exacts dans leur principe, mais, comme le signale la S.N.C.F., il s'agit d'éléments inchiffrables. On pourrait presque dire qu'il faudrait avoir des ateliers témoins pour se faire une idée tout à fait précise de leur valeur. Le Rapporteur se déclare d'ailleurs persuadé que tous les efforts nécessaires ont été faits par les Services de la S.N.C.F.

Sur la proposition du Rapporteur, la Commission émet un avis favorable.

EXTRAIT du Procès-Verbal de la COMMISSION DES MARCHES
du 21 juillet 1941.

Fourniture de
480 wagons couverts du type KKuw
420 wagons tombereaux type TTuw
180 wagons réfrigérants
(n°105) (158.034.000 fr)
Rapporteur M. ASSEMAT

A la suite des observations du Rapporteur, la Commission estime que des justifications complémentaires doivent être produites, en ce qui concerne les prix.

Le dossier est, en conséquence, reporté à une prochaine séance.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 16 juillet 1941

QUESTION III - Marchés et Commandes

Marchés pour la fourniture de
1.080 wagons à 2 essieux.

M. GRIMPRET rappelle que les commandes dont il s'agit portent sur un effectif total de 1.080 wagons, savoir :

- au titre du programme d'équipement

480 wagons couverts
420 wagons tombereaux

- au titre du programme ordinaire

180 wagons réfrigérants.

La Sous-Commission a examiné les marchés qui n'appellent, quant au fond, aucune observation de sa part.

Elle désire seulement présenter deux remarques.

La première a une portée générale. Ces marchés ont été discutés, non avec chacun des fournisseurs séparément, mais avec le Comité d'Organisation Professionnelle de l'Industrie et du Commerce du matériel de transport ferroviaire. On peut se demander si cette procédure, qui enlève au constructeur toute individualité, correspond bien au rôle dévolu aux Comités d'Organisation par la législation en vigueur.

La seconde remarque est relative aux conditions dans lesquelles ont été fixés les prix : ils sont uniformes pour l'ensemble des constructeurs, bien que ceux-ci n'aient à supporter ni les mêmes frais de transports, ni les mêmes dépenses de main-d'oeuvre. La Sous-Commission n'est pas certaine, quant à elle, qu'une telle politique, encore qu'elle fut déjà suivie avant la création des Comités d'Organisation Professionnelle, soit bien conforme aux intérêts de la S.N.C.F.. Elle a demandé qu'une étude soit faite sur ce point.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT fait observer qu'au premier abord, les prix peuvent paraître élevés.

M. GRIMPRET répond que, ainsi que le précise la note, la majoration constatée par rapport aux prix antérieurs se justifie, pour la plus grande part, par la nécessité où l'on s'est trouvé de placer toutes les commandes en zone non occupée. De là résultent, en effet, certaines sujétions, telles, par exemple, l'obligation d'utiliser exclusivement l'acier Martin, l'impossibilité de s'adresser aux sous-traitants habituels pour la fourniture de certaines pièces, le moindre rendement d'une main-d'oeuvre moins spécialisée, etc...

Après échange de vues auquel prennent part également M. LE PRESIDENT, M. LAURENT-ATTHALIN, M. BOUTET, M. de TARDE et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve les marchés.

M. GRIMPRET.-- La Sous-Commission des marchés n'a pas d'observations à présenter en ce qui concerne les marchés eux-mêmes. La note qui a été distribuée donne des explications très complètes, compte tenu du rapport complémentaire relatif à la rédaction de la clause relative aux "modifications éventuelles des conditions de révision".

Toutefois, la Sous-Commission croit utile de présenter deux remarques.

La première, d'ordre général, est la suivante. Les projets de marchés ont été discutés avec le Comité d'Organisation professionnelle de l'Industrie et du Commerce du matériel de transport ferroviaire. Il n'y a donc pas eu de discussion directe avec chacun des fournisseurs; c'est le Comité d'Organisation qui traite pour l'ensemble. Il semble que la S.N.C.F. soit de plus en plus entre les mains des Comités d'Organisation et la Sous-Commission se demande si cela est bien dans la ligne des attributions de ces Comités telles qu'elles sont définies par la législation en vigueur. Le ~~Ministère~~ Secrétariat d'Etat aux Communications est-il réellement d'accord pour que le Comité MATFER traite ainsi pour l'ensemble des constructeurs, sans laisser à ceux-ci aucune individualité ? La question

Steno(p.7)

est importante et la Sous-Commission estime qu'elle doit être posée.

La deuxième remarque, de caractère plus particulier, est la suivante : ainsi que vous l'avez vu, les prix sont les mêmes pour tous les constructeurs, bien que, en fait, tous ne soient pas placés dans les mêmes conditions, ni au point de vue des frais de transport, ni au point de vue des salaires. Le Directeur du Service Central du Matériel a fait remarquer que cette manière de faire était déjà pratiquée avant la guerre; la S.N.C.F. traitait avec la Chambre Syndicale, qui faisait les mêmes prix pour tous ses membres. La Sous-Commission, cependant, n'est pas certaine, quant à elle, qu'il soit réellement de ~~xxx~~ l'intérêt ^{de la S.N.C.F.} de continuer ces errements et elle a demandé ~~xxxxx~~ qu'une étude soit faite à ce sujet.

M. LE MESNÉRAIS. - Je crois que les deux questions sont un peu liées en fait.

M. GRIMPRET. - Elles ne se posent pas exactement dans les mêmes conditions, puisque, même avant la création du Comité d'Organisation, les prix étaient déjà les mêmes pour tous les constructeurs.

M. LE MESNÉRAIS. - Cela venait de ce qu'ils étaient ~~xxxxx~~ tous groupés dans une Chambre Syndicale, comme ils le sont maintenant dans le Comité d'Organisation Professionnelle. La situation de fait est la même.

M. GRIMPRET. - Le Comité d'Organisation ne sort-il pas du rôle qui lui a été attribué par les textes, lorsqu'il traite pour l'ensemble des constructeurs et fixe lui-même les prix ?

~~XXXXXXXX~~ L'existence du ^{Comité} ~~xxxxx~~ d'Organisation ne fait que renforcer la pratique antérieure. Je ne sais pas d'ailleurs si en fixant ainsi des prix uniformes, le Comité ne sort pas du rôle qui lui ~~xxx~~ a été dévolu par les textes.

M. LE BERNERAIS - Les textes qui définissent sa compétence ne sont pas très nets. De toute manière, il a action sur les constructeurs du seul fait que c'est lui qui répartit les matières.

M. ORIMPRET - En définitive, l'entente entre fournisseurs, qui était proscrite, est maintenant rendue obligatoire par la loi. Autrefois, il y avait des dissidents.

On peut se demander si, en fixant des prix différents pour chacun des constructeurs, on ne sauvegarderait pas mieux, dans une certaine mesure, leur individualité.

M. BOUTET - Dans la période actuelle, l'uniformité des prix peut présenter encore plus d'inconvénients qu'auparavant du fait de l'amplitude des variations qui peuvent intervenir : ces variations s'appliqueront à des éléments - main d'oeuvre et salaires notamment - qui peuvent être différents d'une région à l'autre. On pourra aboutir à des conséquences invraisemblables.

M. LAURENT - ATTEALIN - En somme, le système revient à uniformiser le prix de revient, par compensations entre les entreprises, à l'intérieur d'une même branche d'industrie.

M. LE BERNERAIS - C'est exact. Si on devait faire varier les prix pour chaque constructeur, il faudrait tenir compte, pour chacun, du taux de ses salaires, des conditions particulières de renouvellement de son outillage, de ses frais généraux, du rendement de sa main-d'oeuvre, etc ...

M. BOUTET - La question mérite d'être examinée de près.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Le système actuel se justifie par le fait que les Comités d'Organisation sont contrôlés et surveillés par l'Etat qui exerce sur eux son action. Le Directeur responsable de ces Comités n'est pas indépendant. Il ne se

considère pas comme le délégué des constructeurs. Il exerce ses fonctions sur un plan supérieur, avec, comme seul objectif, celui de sauvegarder l'industrie dont il est responsable.

M. LAURENT-ATTHALIN - Les Comités d'Organisation ne sont pas des Comités professionnels. Ils sont composés de membres nommés par l'Etat et qui remplissent une fonction publique.

M. LE PRESIDENT - C'est, en effet, le principe, mais je ne crois pas qu'on en soit encore là. En fait, à l'heure actuelle, les Comités d'Organisation ont beaucoup plus d'action que les Commissaires du Gouvernement qui siègent auprès d'eux.

M. BOUTET - Il y a un autre point : si nous ne pouvons que nous incliner devant les conditions proposées par les Comités d'Organisation, est-il bien nécessaire qu'une Commission des Marchés continue à examiner ensuite ces marchés ?

M. LE BESNERAIS - Déjà auparavant beaucoup de marchés étaient passés avec un seul fournisseur, notamment pour les rails, le charbon ...

M. GRIMPRET - L'observation de M. BOUTET est très juste. Si le Président du Comité d'Organisation est le délégué des Pouvoirs Publics et s'il exerce un contrôle au nom de l'Etat, il est inutile de lui superposer d'autre contrôle.

M. LE BESNERAIS - Chaque industriel, dans les discussions que nous avons avec lui, ne s'occupait que de l'intérêt de sa propre entreprise, alors que le Comité d'Organisation a en vue l'intérêt de toute la branche d'industrie qu'il représente.

M. GRIMPRET - En même temps, il exerce un contrôle au nom de l'Etat.

M. LE PRESIDENT - Le maintien de la Commission des Marchés postule, en réalité, une sorte d'échange de vues, d'entente entre les deux Administrations. Le point de vue de la Production Industrielle n'est pas nécessairement le même que celui des Communications. Il peut y avoir intérêt à confronter les deux. Le Comité d'Organisation a pour mission de sauvegarder l'industrie qu'il représente, étant entendu qu'il le fera dans le cadre des intérêts généraux de l'Etat. Le point de vue de la S.N.C.F. peut être différent et ne pas conduire aux mêmes résultats. Il n'est pas sans intérêt de confronter les deux points de vue, pour les concilier, le cas échéant.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Au premier abord, les prix des marchés paraissent un peu élevés. M. ROY a naturellement plutôt tendance à laisser les prix montés à un niveau acceptable pour les constructeurs.

M. LE PRESIDENT - Il est certain que malgré son indépendance, il ne peut qu'être enclin à prendre en considération la prospérité de l'industrie qu'il dirige. Il ne peut pas en être autrement.

M. de TARDE - Il est à craindre que les prix ne soient ex basés sur le prix de revient des entreprises qui sont le moins bien outillées.

M. LE PRESIDENT - Cela n'est pas certain. Toutefois, tout en évitant les abus, les excès, le Comité d'Organisation réservera toujours malgré tout une certaine marge.

M. BOUTET - La tendance sera quelque fois de réserver une marge trop grande.

M. GRIMPRET - En l'espèce, la note donne toutes les explications qui peuvent justifier les prix offerts.

Evidemment, il y a une grande part laissée à l'appréciation. On tient compte des sujétions spéciales résultant du fait que toutes les commandes doivent être passées en zone non occupée: obligation d'employer exclusivement l'acier Martin, impossibilité d'avoir recours, pour certaines fournitures, aux sous-traitants habituels, dont les usines sont situées dans les Ardennes et nécessité de s'adresser à d'autres sous-traitants qui font payer les fournitures plus cher, infériorité de rendement d'une main-d'œuvre moins spécialisée, etc Il y a là, certainement, des considérations qui justifient, en partie, les prix plus élevés.

Le Conseil approuve les marchés qui lui sont soumis.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 16 juillet 1941

III - Marchés et Commandes

- Marchés pour la fourniture de 1.080 wagons à 2 essieux.

à Greenpeace

1ère 2ème en 1941

1) Orde de Marché = pour la fourniture de 1.080 wagons à 2 essieux à Greenpeace. Adressé au 1er bureau des
Marchés de la SNCF. A été signé par le Directeur des Marchés de la SNCF.

2) Pour la fourniture de 1.080 wagons à 2 essieux à Greenpeace. A été signé par le Directeur des Marchés de la SNCF.

3) Orde de Marché = pour la fourniture de 1.080 wagons à 2 essieux à Greenpeace. A été signé par le Directeur des Marchés de la SNCF.

Adopté

- Korvot -

- Dossier Pressoir - CA 16 juillet 1941. -

= Trilux et profitez - =

= Cette communauté etc... -

1) Raisons de part.

pour lesquels nous sommes

Rep. et c'est de la part d'un seul d'entre nous

est la contribution.

C'est + nous. ce qui est en

l'apport de la Trilux d'aujourd'hui

2)

3) Trilux pour nous de la part inévitable -

C'est la conclusion.

Chaque fois que nous sommes de la part de la contribution.

5 C'est la part de la contribution - Don. et nous sommes de la part de la contribution, cela est compris par nous

Don. et nous sommes de la part de la contribution. (quelque part) -

Don. et nous sommes de la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

C'est la part de la contribution. (quelque part) -

Copie transmise "A titre d'information" à :

MM. GRIMPRET
LE BESNERAIS
LECLERC DU SABLON
FILIPPI
OLIVIER
RENOUARD

10 Juillet

41

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président GRIMPRET me prie de vous faire savoir
que la Sous-Commission des Marchés se réunira mardi prochain
15 Juillet à 14 h.15 en vue d'examiner l'affaire suivante :

Commandes en zone non occupée pour la fourniture de
1.000 wagons à deux essieux.

Je vous demande de bien vouloir trouver, ci-joint, la
notice relative à cette affaire ainsi que l'avis de notre
Service du Contrôle des Marchés.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'assurance
de mes sentiments les plus dévoués.

signé : CLOSSET

Monsieur BOUTET
Monsieur de TARDE,
Administrateur de la S.N.C.F.
1 Avenue de Camoëns (16°)

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Rapport au Conseil sur le projet de commande de wagons en Z. N. O.

La partie de la note concernant la justification des prix est établie sur le même thème que la partie correspondante de la note concernant la commande de 173 locomotives.

Elle comporte la même erreur de calcul qui s'était déjà glissée dans la note de 173 locomotives.

En effet la note de calcul indique que le coefficient de majoration justifié par le jeu des index est de :

$$\frac{111,1 - 85}{85} = 30,7\% \text{ pour les convert et les réfrigérants}$$

$$\frac{110,7 - 85}{85} = 30,2\% \text{ pour les bombes aux}$$

^{index} En réalité le coefficient de majoration devrait être calculé :

$$\text{dans le premier cas} \quad \frac{111,1 - 85}{100} = 26,1\%$$

$$\text{dans le deuxième cas} \quad \frac{110,7 - 85}{100} = 25,7\%$$

L'écart sur l'indice de compensation de prix n'est donc pas d'environ 9,5% mais de 14%

Direction Générale

Service du Contrôle des Marchés

CM. 96566

AVIS du Service du Contrôle des Marchés
au sujet de l'affaire ci-dessous

Objet du dossier : Marchés pour la commande de :
480 wagons couverts du type KKuw
420 wagons tombereaux du type TTuw et de
180 wagons réfrigérants

Constructeurs : Etablissements SOULE,
Sté Lorraine des Anciens Etablissements de
DIETRICH à Lunéville,
Etablissements CODER,
Sté d'Outillage mécanique et d'usinage
d'artillerie (S.O.M.U.A.)
Cie générale de Constructions et d'entretien
de matériel de chemin de fer.

Cette affaire appelle les observations suivantes :

Les prix de ces marchés présentent une hausse moyenne de 85 % environ par rapport aux prix des marchés de matériel de même nature passés en décembre 1939.

Cette hausse importante est justifiée dans une notable proportion, par le Service central du Matériel, par des modifications de construction et des améliorations apportées aux véhicules, ainsi que par des sujétions de construction en zone libre. Compte tenu par ailleurs des augmentations résultant des nouvelles conditions économiques, il subsiste en définitive une hausse moyenne de 17 % sur les anciens prix (ou de 9,3 % sur les nouveaux prix) qui n'est justifiée que par les motifs suivants qui ont déjà été exposés lors de la présentation du dossier de 173 locomotives:

- moindre rendement de la main-d'œuvre,
- contingentement des matières ralentissant la production,
- hausse des prix des pièces sous-commandées dans des proportions plus fortes que celle résultant du jeu des formules de révision

L'écart de 9,3 % ainsi constaté est légèrement supérieur à celui de 6,7 % du marché des 173 locomotives.

Le Service du Contrôle des marchés ne croit pas devoir cependant formuler d'objections à l'acceptation des prix proposés qui résultent des conditions anormales et passagères, mais étant entendu que ces prix ne devront pas servir de base pour les marchés futurs.

....

Il rappelle toutefois un certain nombre de questions soulevées précédemment à propos de marchés analogues :

- la question du prix uniforme accordé à tous les constructeurs alors que les prix de revient de certains d'entre eux doivent être du fait des salaires moins élevés qu'ils paient à leurs ouvriers, inférieurs à ceux des autres.

- la clause de sauvegarde à insérer dans les marchés pour que les cours des matières retenus pour le jeu de la clause de révision ne soient pas relevés postérieurement à la date à laquelle les approvisionnements ont été effectivement constatés par la S.N.C.F. notamment par le paiement des acomptes stipulés dans le contrat.

le caractère d'invariabilité que doit conserver la part de taxes fiscales comprises dans la partie fixe du prix.

Le Service du Contrôle des Marchés a noté que ces diverses questions seront examinées sous leur aspect d'ensemble, à l'occasion de la révision du marché-type, révision dont la S.N.C.F. prendra l'initiative en temps opportun.

Le Chef du Service du Contrôle
des Marchés

(s) OLIVIER

Direction Générale

Service du Contrôle des Marchés

GM.96566

AVIS du Service du Contrôle des Marchés
au sujet de l'affaire ci-dessous

Objet du dossier : Marchés pour la commande de :
480 wagons couverts du type KKuw
420 wagons tombereaux du type TTuw et de
180 wagons réfrigérants

Constructeurs : Etablissements SOULE,
Sté Lorraine des Anciens Etablissements de
DIETRICH à Lunéville,
Etablissements CODER,
Sté d'Outillage mécanique et d'usinage
d'artillerie (S.O.M.U.A.)
Cie générale de Constructions et d'entretien
de matériel de chemin de fer.

Cette affaire appelle les observations suivantes :

Les prix de ces marchés présentent une hausse moyenne de 85 % environ par rapport aux prix des marchés de matériel de même nature passés en décembre 1939.

Cette hausse importante est justifiée dans une notable proportion, par le Service central du Matériel, par des modifications de construction et des améliorations apportées aux véhicules, ainsi que par des sujétions de construction en zone libre. Compte tenu par ailleurs des augmentations résultant des nouvelles conditions économiques, il subsiste en définitive une hausse moyenne de 17 % sur les anciens prix (ou de 9,3 % sur les nouveaux prix) qui n'est justifiée que par les motifs suivants qui ont déjà été exposés lors de la présentation du dossier de 173 locomotives:

- moindre rendement de la main-d'oeuvre,
- contingentement des matières ralentissant la production,
- hausse des prix des pièces sous-commandées dans des proportions plus fortes que celle résultant du jeu des formules de revision

L'écart de 9,3 % ainsi constaté est légèrement supérieur à celui de 8,7 % du marché des 173 locomotives.

Le Service du Contrôle des marchés ne croit pas devoir cependant formuler d'objections à l'acceptation des prix proposés qui résultent des conditions anormales et passagères, mais étant entendu que ces prix ne devront pas servir de base pour les marchés futurs.

....

Il rappelle toutefois un certain nombre de questions soulevées précédemment à propos de marchés analogues :

- la question du prix uniforme accordé à tous les constructeurs alors que les prix de revient de certains d'entre eux doivent être du fait des salaires moins élevés qu'ils paient à leurs ouvriers, inférieurs à ceux des autres.

- la clause de sauvegarde à insérer dans les marchés pour que les cours des matières retenus pour le jeu de la clause de révision ne soient pas relevés postérieurement à la date à laquelle les approvisionnements ont été effectivement constatés par la S.N.C.F. notamment par le paiement des acomptes stipulés dans le contrat.

le caractère d'invariabilité que doit conserver la part de taxes fiscales comprises dans la partie fixe du prix.

Le Service du Contrôle des Marchés a noté que ces diverses questions seront examinées sous leur aspect d'ensemble, à l'occasion de la révision du marché-type, révision dont la S.N.C.F. prendra l'initiative en temps opportun.

Le Chef du Service du Contrôle
des Marchés

(s) OLIVIER

Direction Générale

Service du Contrôle des Marchés

CM.9656

AVIS du Service du Contrôle des Marchés
au sujet de l'affaire ci-dessous

Objet du dossier : Marchés pour la commande de :
480 wagons couverts du type KKuw
420 wagons tombereaux du type TTuw et de
180 wagons réfrigérants

Constructeurs : Etablissements SOULE,
Sté Lorraine des Anciens Etablissements de
DIETRICH à Lunéville,
Etablissements CODER,
Sté d'Outillage mécanique et d'usinage
d'artillerie (S.O.M.U.A.)
Cie générale de Constructions et d'entretien
de matériel de chemin de fer.

Cette affaire appelle les observations suivantes :

Les prix de ces marchés présentent une hausse moyenne de 85 % environ par rapport aux prix des marchés de matériel de même nature passés en décembre 1939.

Cette hausse importante est justifiée dans une notable proportion, par le Service central du Matériel, par des modifications de construction et des améliorations apportées aux véhicules, ainsi que par des sujétions de construction en zone libre. Compte tenu par ailleurs des augmentations résultant des nouvelles conditions économiques, il subsiste en définitive une hausse moyenne de 17 % sur les anciens prix (ou de 9,3 % sur les nouveaux prix) qui n'est justifiée que par les motifs suivants qui ont déjà été exposés lors de la présentation du dossier de 173 locomotives:

- moindre rendement de la main-d'œuvre,
- contingentement des matières ralentissant la production,
- hausse des prix des pièces sous-commandées dans des proportions plus fortes que celle résultant du jeu des formules de révision

L'écart de 9,3 % ainsi constaté est légèrement supérieur à celui de 6,7 % du marché des 173 locomotives.

Le Service du Contrôle des marchés ne croit pas devoir cependant formuler d'objections à l'acceptation des prix proposés qui résultent des conditions anormales et passagères, mais étant entendu que ces prix ne devront pas servir de base pour les marchés futurs.

....

Il rappelle toutefois un certain nombre de questions soulevées précédemment à propos de marchés analogues :

- la question du prix uniforme accordé à tous les constructeurs alors que les prix de revient de certains d'entre eux doivent être du fait des salaires moins élevés qu'ils paient à leurs ouvriers, inférieurs à ceux des autres.

- la clause de sauvegarde à insérer dans les marchés pour que les cours des matières retenus pour le jeu de la clause de révision ne soient pas relevés postérieurement à la date à laquelle les approvisionnements ont été effectivement constatés par la S.N.C.F. notamment par le paiement des accptes stipulés dans le contrat.

le caractère d'invariabilité que doit conserver la part de taxes fiscales comprises dans la partie fixe du prix.

Le Service du Contrôle des Marchés a noté que ces diverses questions seront examinées sous leur aspect d'ensemble, à l'occasion de la révision du marché-type, révision dont la S.N.C.F. prendra l'initiative en temps opportun.

Le Chef du Service du Contrôle
des Marchés

(s) OLIVIER

Direction Générale

Service du Contrôle des Marchés

CM.9656

AVIS du Service du Contrôle des Marchés
au sujet de l'affaire ci-dessous

Objet du dossier : Marchés pour la commande de :
480 wagons couverts du type KKuw
480 wagons tombereaux du type TTuw et de
180 wagons réfrigérants

Constructeurs : Etablissements SOULE,
Sté Lorraine des Anciens Etablissements de
DIETRICH à Lunéville,
Etablissements CODER,
Sté d'Outillage mécanique et d'usinage
d'artillerie (S.O.M.U.A.)
Cie générale de Constructions et d'entretien
de matériel de chemin de fer.

Cette affaire appelle les observations suivantes :

Les prix de ces marchés présentent une hausse moyenne de 85 % environ par rapport aux prix des marchés de matériel de même nature passés en décembre 1939.

Cette hausse importante est justifiée dans une notable proportion, par le Service central du Matériel, par des modifications de construction et des améliorations apportées aux véhicules, ainsi que par des sujétions de construction en zone libre. Compte tenu par ailleurs des augmentations résultant des nouvelles conditions économiques, il subsiste en définitive une hausse moyenne de 17 % sur les anciens prix (ou de 9,3 % sur les nouveaux prix) qui n'est justifiée que par les motifs suivants qui ont déjà été exposés lors de la présentation du dossier de 173 locomotives:

- moindre rendement de la main-d'œuvre,
- contingentement des matières ralentissant la production,
- hausse des prix des pièces sous-commandées dans des proportions plus fortes que celle résultant du jeu des formules de révision

L'écart de 9,3 % ainsi constaté est légèrement supérieur à celui de 6,7 % du marché des 173 locomotives.

Le Service du Contrôle des marchés ne croit pas devoir cependant formuler d'objections à l'acceptation des prix proposés qui résultent des conditions anormales et passagères, mais étant entendu que ces prix ne devront pas servir de base pour les marchés futurs.

Il rappelle toutefois un certain nombre de questions soulevées précédemment à propos de marchés analogues :

- la question du prix uniforme accordé à tous les constructeurs alors que les prix de revient de certains d'entre eux doivent être du fait des salaires moins élevés qu'ils paient à leurs ouvriers, inférieurs à ceux des autres.

- la clause de sauvegarde à insérer dans les marchés pour que les cours des matières retenus pour le jeu de la clause de révision ne soient pas relevés postérieurement à la date à laquelle les approvisionnements ont été effectivement constatés par la S.N.C.F. notamment par le paiement des acomptes stipulés dans le contrat.

le caractère d'invariabilité que doit conserver la part de taxes fiscales comprises dans la partie fixe du prix.

Le Service du Contrôle des Marchés a noté que ces diverses questions seront examinées sous leur aspect d'ensemble, à l'occasion de la révision du marché-type, révision dont la S.N.C.F. prendra l'initiative en temps opportun.

Le Chef du Service du Contrôle
des Marchés

(s) OLIVIER