

A

Marché pour la fourniture de 3.750 tonnes de rails
en remplacement d'une fourniture défectueuse en 1936
(2 millions) Région ouest

1^{re} Métallurgique des Normandies

C.D. 16 mai 1939
m. 1^{er} juin 1939

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER

Extrait du procès-verbal de la séance du
1er juin 1939

6°) OUEST VB 302
7520

Fourniture de rails en remplacement d'une fourniture
défectueuse de 1936 (n° 2882) (2.000.000 fr environ)
Rapporteur M. MOCH

Le Rapporteur déclare que ce marché constitue une transaction entre la S.N.C.F. et la Société Métallurgique de Normandie (S.M.N.) Cette Société a livré, au premier semestre 1936, au Réseau de l'Etat, 3750 tonnes de rails traités thermiquement. La fourniture présentait des défauts qui ont entraîné en définitive le rebut. Cependant, ces défauts étaient d'une nature telle que si la S.N.C.F. avait exigé une fourniture correcte en remplacement pur et simple, il paraît probable que cette exigence aurait entraîné des difficultés contentieuses. C'est la raison de l'accord conclu. La S.M.N. remplace la fourniture défectueuse par une fourniture de rails correcte; la S.N.C.F. paie à la S.M.N. la différence entre le prix actuel minoré de 20% et le prix du début de 1936.

M. RIBIERE demande s'il a été tenu compte de la pénalité que devait comporter le marché initial en cas de revut de la fourniture.

M. BATICLE estime qu'il conviendrait de consulter le Contrôle Technique.

Le Représentant de la S.N.C.F. précise que, en réalité, la S.N.C.F. n'a payé que 10 frs de plus au moment de la fourniture des rails de remplacement et, ensuite, l'intérêt pendant 2 à 3 ans des millions payés initialement par le Réseau de l'Etat à la S.M.N.

C'est cette charge qui est inférieure à l'économie ~~exquise~~ de 20% que la S.N.C.F. réalisé sur les prix des raisl actuels.

Sur la proposition du Rapporteur, la Commission approuve le marché.

16 mai 1939

QU. III - Marchés et commandes

de la compétence du
Comité

1°) Marché avec la Société Métallurgique de Normandie
pour la fourniture de 3.750 tonnes de rails en
remplacement d'une fourniture défectueuse en 1936
- Région Ouest - (2 millions).

P.V. COURT

Le Comité approuve ce marché.

STENO p. 7

M. CRIMFRET. - La note qui a été rédigée par les Services de la Région Ouest ne met qu'imparfaitement en relief les motifs qui justifient la proposition qui est soumise à l'approbation du Comité. Avant de vous en parler, je crois qu'il faut donner connaissance de la lettre suivante que M. MARLIG a adressée à M. le Président :

"Parmi les affaires qui sont soumises à l'examen du Comité, il y en a une qui a retenu mon attention : c'est la fourniture des rails de la Société Métallurgique de Normandie. Le rapport fourni au Conseil me paraît singulier, il indique que ces rails fournis en 1936 sont inutilisables et dit en même temps que les essais qui ont été faits à ce moment les ont reconnus bons. Il me semble qu'il y a là une certaine contradiction.

"Il est hors de doute que les rails sont inutilisables. Il me paraît vraisemblable qu'il y a faute, à la fois du fournisseur et du Réseau d'Etat qui a fait les réceptions. Il me semble que les sanctions devraient s'appliquer à la fois au service qui a fait les réceptions et au fournisseur qui a fait les livraisons. On ne nous propose rien en ce qui concerne le service qui a fait les réceptions. Quant au fournisseur, il me semble que la sanction est insuffisante car, en définitive, la S.N.C.F. paiera les nouveaux rails au double du prix qui était en vigueur en 1936. Cela ne me paraît pas tout à fait équitable".

Voici comment se présente la question. Les rails livrés par la Société Métallurgique de Normandie dans le premier semestre 1936 ont été réceptionnés normalement, mais on n'a ~~pas décelé~~ pu déceler alors les défauts, qui existaient à l'état latent, ~~mais~~ et qui ne se sont manifestés qu'après le passage de nombreuses circulations, mettant en évidence un dressage irrégulier dû à l'emploi de la presse qui avait été utilisée après laminage.

Le Réseau de l'Etat aurait alors en droit d'exiger, en application de l'article 9 du Cahier des Charges, que le fournisseur reprenne les rails qu'il avait livrés.

Ce texte impose, en effet, au fournisseur de rails, lorsqu'une défectuosité non révélée à la réception se manifeste ~~après~~ après la mise en service, de payer une indemnité égale à la valeur de remplacement du rail au moment où l'on a constaté l'existence d'un vice caché, valeur telle qu'elle résulte de la dernière commande faite avant cette constatation. Cette valeur de remplacement peut d'ailleurs être supérieure ou inférieure au prix d'achat du matériel incriminé.

.....

En fait, le Réseau de l'Etat, qui avait acheté les rails fabriqués par la S.M.N. au prix de 790 fr la tonne, aurait pu exiger du fournisseur la reprise de ses rails au prix de 800 fr la tonne, soit 10 fr de plus.

Mais il fut entendu que l'usine essaierait un dressage plus régulier au moyen d'une machine à rouleaux qu'elle commanda à l'étranger. Les résultats attendus ne furent pas atteints.

Les Services de la S.N.C.F. ont alors engagé de nouveaux pourparlers avec la S.M.N. et il a été convenu de rebuter définitivement les rails fournis en 1936. Ils seront remplacés par une fourniture de même tonnage de rails neufs, ceux-ci dressés directement à l'aide de la machine à rouleaux.

Voici le bilan financier de l'opération pour la S.N.C.F. : elle recevra 3.750 tonnes de rails, livrés à 80 % du prix des rails du 1er trimestre 1939, ce qui représente une réduction de 1,2 M.. Par contre, elle a perdu :

1°) - 37.500 fr représentant la différence entre le prix des rails au moment de la livraison, et le prix d'un tonnage égal au moment où la défectuosité a été constatée après la mise en service ;

2°) - l'intérêt du prix d'achat (2.962.500 fr), qui représente une avance faite à la S.M.N. pendant près de deux ans.

Il semble que la transaction proposée ne soit pas désavantageuse pour la S.N.C.F., mais j'estime que la note qui a été distribuée aurait pu mettre plus en relief l'économie de l'opération.

J'ajouterais qu'il y est écrit que les imperfections constatées ne sont pas imputables à une faute du fournisseur. Cela ne me paraît pas exact, car s'il n'y a eu pas de faute, il y a eu vice caché, dont le fournisseur est responsable.

A mon avis, il y a lieu d'approuver les conclusions de la note, mais non les motifs qui y sont invoqués.

M. René MAYER. - La note indique que les rails fournis en 1936 représenteraient, s'ils étaient affectés à des voies de service, un tonnage disproportionné aux besoins. Est-ce bien exact ?

M. LE BESNERAIS. - Oui, d'autant plus qu'on a pratiquement suspendu le remplacement des rails sur les voies principales.

M. LE PRESIDENT. - Je constate que les rails se sont déformés après réception. Est-ce un accident fréquent ?

M. LE BESNERAIS. - Il peut se produire si le fournisseur n'est pas parfaitement au courant de la fabrication.

M. LE PRESIDENT. - Ne peut-on pas, au moment de la réception, procéder à des essais permettant de se garantir contre de telles déformations ?

M. ARON. - Ces procédés existent actuellement. Mais ce sont des opérations délicates et onéreuses, et il faudrait voir si le coût de ces vérifications n'est pas en disproportion avec les résultats à en attendre.

M. LE PRESIDENT. - Les ruptures de rails sont des incidents très graves ; j'ai entendu M. SURLEAU dire que la France est le pays du monde entier où elles se produisent le plus souvent, et il me semble que nous devons prendre les mesures propres à y remédier.

M. LE BESNERAIS. - En l'espèce, les défauts constatés ont provoqué, non des ruptures, mais surtout des déformations du rail, qui occasionnaient le débourrage des traverses. C'est

.....

d'ailleurs pour cela qu'on avait pensé à utiliser ces rails sur les voies de service où un dressage défectueux en plan n'a pas la même importance que sur les voies principales.

M. LE PRÉSIDENT. - Cette mise en défaut de la technique m'a surpris.

M. LE BESNERAIS. - Il s'agit d'une fabrication défectueuse. C'était la première fois que la Société Normande de Métallurgie fabriquait des rails et elle manquait de l'expérience nécessaire.

M. GRIMPET. - Je ne crois pas qu'il y sit eu faute à la réception. Peut-être, pourrait-on cependant relever un allongement excessif des délais.

M. LE BESNERAIS. - ~~Il nous a été demandé de rappeler~~ Nous avons cherché à trouver une solution amiable, parce que c'est nous qui avions poussé la S.M.N. à fabriquer des rails, car il était de notre intérêt de susciter un nouveau fabricant de rails, dont les usines ne soient pas dans l'Est de la France.

Cette politique explique et justifie la bienveillance dont on a fait preuve à l'égard de la S.M.N.

M. LE PRÉSIDENT. - Personne n'ayant plus d'observation à formuler, le marché est adopté.

.....

Comité de Direction

Séance du 16 mai 1939

III - Marchés et commandes

b) de la compétence du Comité de Direction.

7520 1^o) Marché avec la Société Métallurgique de Normandie pour la fourniture de 3.750 tonnes de rails en remplacement d'une fourniture défectueuse en 1936 - Région Ouest - (2 millions).

George -

Let me be -

Received - us at right 2 in the cache - Done on David's. Marlo.

2. **Forwards** = En hir le fait du futur. Wysk uel ayn a matur d' hir
d' avenir.
man can le 1^{er} pris qd le brou de ract. On avenir ja la reue by
leit, et se fan reuebyes. (On avenir ja ordene)
On avenir ong d' le regis. Al. d' le 2^{me} le hir, brou -
d' hir et on preeper d' yuris d' le 2.

Tues One seven Lee Lee went to the church because

Oliver - This layer is very poor, it's not successive layers - 800 ft. -

Gray - May we go in with ~~it~~ a cl. for dinner D

Ques - Ques - Gute oder schlechte Expertise? Wie kann man unterscheiden? Expertenwissen

LB - the recent literature and more recent 80% of the files. 20% of which

Contrafactuals are not always at the top of the list.

Det. Re. Ex. ex. Det. and a cult. base & will a few cult. feebles to call.
�ff has present Ex. prob. a few can say yes 7 Jan. 1966

corge, van wylt Brusty Dikke

On 9th, last evening part

6th & N. Market St.

an der Straße, wie sie pr. die Lade
mit einer Reihe von dach an der offe

1910 f. e. 6 min. 3 m. pied 2 cm.

Ensuite l'erreur fait 30%. Celle est en très réduction. Mais
l'erreur peut aussi augmenter la proportion dans la limite.

COMITÉ DE DIRECTION
du 16 MAI 1939 193

"Marchés et Commandes"

(Question N° 11/1)

SOCIÉTÉ NATIONALE

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

17 avril 1939

7520

Région de l'Ouest.

Voie et Bâtiments

s Fourniture de rails
en remplacement d'une fourniture défectueuse de 1936

par la Société Métallurgique de Normandie,
16 Boulevard Malesherbes à Paris.

Montant de la dépense 2 MILLIONS environ.

Marché de gré à gré.

La Société Métallurgique de Normandie, usine de Mondeville près de Caen, a livré dans le premier semestre de 1936 au Réseau de l'Etat 3.750 tonnes de rails 50 Kg traités thermiquement.

Ces rails, qui étaient les premiers traités thermiquement par l'usine de la S.M.N., ont été réceptionnés normalement, mais, quelques mois après avoir été mis en voie, se sont signalés par une forme irrégulière occasionnant le débourrage des traverses à tel point qu'il fallut les retirer des voies. Il fut reconnu que ces rails possédaient un dressage irrégulier dû à l'emploi de la presse qui avait été utilisée après laminage.

Ces défauts, qui existaient à l'état latent dans les rails, ne se manifestaient pas lors de la réception et apparaissaient, par suite des tensions internes, après le passage de nombreuses circulations.

Dans l'attente d'une solution technique permettant de redresser ces rails et de les réemployer, le Réseau de l'Etat convint avec la S.M.N. de stocker les rails dans l'usine de Mondeville.

L'usine avait fait des essais de rectification du dressage par la presse initialement employée et ces essais ne donnèrent pas de résultats satisfaisants.