

43601333/18

7751
111
A

AVENANT AU TRAITE CONCERNANT L'EXECUTION DES TRAVAUX DE TRANSBORDEMENT
DES MARCHANDISES A LA GARE DE PARIS-BATIGNOLLES

C.A. 17. 3.43

C.M 22. 3.43

Révision du prix payé pour la manutention
G.V. à la gare de Paris-Batignolles (N° 2938)
(Avenant) 4.000.000 de frs pour 18 mois.
Rapporteur M. JEAUFFRE

Le Rapporteur expose que depuis Septembre 1941, l'Entreprise Marcé est chargée, à la gare des Batignolles, de la manutention des marchandises G.V., moyennant un prix de 83 francs par wagon. Le traité avec cette Entreprise étant arrivé à expiration le 1er Avril 1942 a été, après appel d'offres, renouvelé avec le même entrepreneur qui assurait également à Batignolles, la manutention P.V.; le prix nouveau était de 85 frs 49.

Depuis Septembre 1941, le nombre de colis déchargés par l'entreprise est passé de 204.000 à 374.000, soit 83% d'augmentation. Or, le nombre des wagons n'a augmenté que de 15 à 20%. D'où rupture des conditions du traité. La rétribution par wagon s'avérait non équitable.

Après une expérience d'exécution du travail en régie pour les 4 derniers mois de 1942, et après discussions, la S.N.C.F. propose d'accorder un prix de 132 francs par wagon soit 54% du prix actuel. En outre, une correction périodique (hedomadaire) est apportée à ce prix; elle est basée sur la variation du rapport $\frac{N}{M}$, N étant le nombre de colis livrés à Paris et m la différence entre le nombre des wagons déchargés et celui des wagons rechargés.

Répondant à M. JULIEN et à M. BANICLE, les Représentants de la S.N.C.F. indiquent que le marché avait été passé après un appel à la concurrence, et ils fournissent ensuite des précisions sur la façon dont a été calculé le nouveau prix.

Après un échange de vues, la Commission, sur la proposition du Rapporteur, émet un avis favorable.

QUESTION III - Marchés et Commandes

Avenant au traité concernant l'exécution des
travaux de transbordement des marchandises à
la gare de Paris-Batignolles.

P.V. (p.2)

M. GRIMPRET expose que, au lieu d'être calculée comme il en est en général dans les autres contrats de l'espèce en fonction du tonnage manutentionné, la rémunération de l'entreprise est établie par wagon déchargé et chargé. Or, les conditions de chargement se sont considérablement modifiées, l'augmentation du nombre de colis ayant été très supérieure à celle du nombre des wagons et, de ce fait, le prix alloué par wagon est devenu inférieur à la dépense réelle de main-d'oeuvre, charges comprises. D'autre part, l'entreprise, sans procéder à une augmentation de salaires proprement dite, a été obligée de concéder à son personnel certains avantages. Il y a donc lieu d'adapter le traité par un avenant dans les conditions que précise la note.

Le seul point important à signaler est précisément ce mode de calcul de la rémunération au wagon. A priori, il pourrait sembler plus exact de prendre comme base le tonnage manutentionné. Mais si l'on va au fond des choses, on se rend compte que l'on ne dispose, pour déterminer ce tonnage, d'aucune mesure précise et que celui-ci ne peut être apprécié qu'empiriquement, en fonction de la capacité utilisée du wagon. De telle sorte qu'on doit plutôt se demander si, au contraire, il ne serait pas préférable, dans tous les contrats de cette nature, de fixer la rémunération par wagon traité.

L'avenant prévoit, en outre, un correctif destiné à tenir compte des conditions d'utilisation des wagons qui peuvent présenter des variations sensibles. Le seul élément d'information précis étant le nombre de colis livrés à domicile, l'indice de correction serait déterminé en divisant ce nombre par la différence entre le nombre des wagons reçus à décharger et celui des wagons rechargés, ce qui donne le nombre moyen de colis par wagon. Il y aurait également à tenir compte du poids des colis. Mais il a été établi, par sondages, que le poids moyen des colis varie peu, ce qui n'a rien de surprenant.

L'avenant ne paraît donc pas appeler d'observation. Il conviendra seulement d'examiner la question de savoir si, d'une manière générale, la S.N.C.F. n'aurait pas avantage à étendre le mode de rémunération au wagon.

Après échange de vues auquel prennent part M. GRIMPRET, M. BOUTET, M. LE BESNERAIS et M. BERTHELOT, le Conseil approuve l'avenant.

M. CRIMPRET - Au lieu d'être calculée comme il en est en général dans les autres contrats de l'espèce en fonction du tonnage manutentionné, la rémunération de l'entreprise est établie par wagon chargé et chargé. Or, les conditions de chargement se sont considérablement modifiées, l'augmentation du nombre de colis ayant été très supérieure à celle du nombre des wagons et, de ce fait, le prix alloué par wagon est devenu inférieur à la dépense réelle de main-d'oeuvre, charges comprises. D'autre part, l'entreprise, sans procéder à une augmentation de salaires proprement dite, a été obligée de concéder à son personnel certains avantages. Il y a donc lieu d'adapter le traité par un avenant dans les conditions que précise la note.

Le seul point important à signaler est précisément ce mode de calcul de la rémunération au wagon. A priori, il pourrait sembler plus exact de prendre comme base le tonnage manutentionné. Mais, si l'on va au fond des choses, on se rend compte que l'on ne dispose, pour déterminer ce tonnage, d'aucune mesure précise et que celui-ci ne peut être apprécié qu'empiriquement, en fonction de la capacité utilisée du wagon. De telle sorte qu'on doit plutôt se demander si, au contraire, il ne serait pas préférable, dans tous les contrats de cette nature, de fixer la rémunération par wagon traité.

L'avenant prévoit, en outre, un co rectif destiné à tenir compte des conditions d'utilisation des wagons qui peuvent présenter des variations sensibles. Le seul élément d'information précis étant le nombre de colis livrés à domicile, l'indice de correction serait déterminé en divisant ce nombre par la différence entre le nombre des wagons reçus à décharger et celui des wagons rechargés, ce qui donne le nombre moyen de colis par wagon. Il y aurait également à tenir compte du poids des colis. Mais il a été établi, par sondages, que le poids moyen des colis varie peu, ce qui n'a rien de surprenant.

L'avenant ne paraît donc pas appeler d'observation. Il conviendra seulement d'examiner la question de savoir si, d'une manière générale, la S.N.C.F. n'aurait pas avantage à étendre le mode de rémunération au wagon.

M. LE BESNERAIS - Cela dépend des gares.

M. GRIMPRET - Je ne vois pas bien pourquoi, à la gare de Paris-Pajol, il est préférable de rémunérer l'entreprise au tonnage et, à Paris-Batignolles, de la rémunérer au wagon.

M. BERTHELOT - Si, pour Paris-Batignolles, l'entreprise avait été rémunérée au tonnage, il n'aurait pas été nécessaire de reviser le traité et de passer un avenant. C'est uniquement parce que le nombre de colis par wagon a augmenté que nous sommes dans l'obligation de le faire.

M. GRIMPRET - Seulement, la mesure du tonnage ne peut, comme je l'ai indiqué, être faite que de manière très grossière.

M. BERTHELOT - On la mesure après, à l'aide des écritures, et non au moment de la manutention.

M. GRIMPRET - Au fond, la vérité est que ce sont des travaux qui, par leur essence même, devraient être exécutés en régie.

M. BOUTET - Il n'y a pas d'unité de mesure.

M. GRIMPRET - Oui, on manque d'éléments précis. Aussi, me suis-je demandé, après les explications que j'ai entendues, si la rémunération au wagon n'est pas, au total, la meilleure formule.

M. BERTHELOT - Cela dépend des chantiers.

M. LE BESNERAIS - Dans les chantiers où les colis sont tous à peu près du même poids, en effet, cette formule est la meilleure.

M. GRIMPRET - On pourrait, par sondage, apporter une correction tenant compte du poids des colis.

Le Conseil approuve l'avenant.

18 Janvier 1943

NOTE EXPLICATIVE

au sujet de la revision du prix payé pour le transbordement
des marchandises G.V. à la gare de PARIS-BATIGNOLLES.

1^{er} avenant au traité en date du 11 Mai 1942 (passé après appel à la concurrence).

Entreprise : MARCE, 34, rue Caumartin (provisoirement 21, rue François
Meusnier), à Amiens (Somme).

Durée du traité : 2 ans - résiliable à toute époque moyennant préavis d'un mois.

Durée de l'avenant : 15 mois.

Montant (primitif du traité : 18 M environ
(avec l'avenant : 22 M -d°-

Depuis Septembre 1941, l'Entreprise MARCE est chargée à la gare de
BATIGNOLLES de la manutention des marchandises G.V. en provenance de Normandie,
de Bretagne et des autres régions, destinées au Local à domicile ainsi qu'à la
réexpédition sur la banlieue et les autres Régions.

Le travail de l'Entreprise consiste :

- 1^o) à décharger les colis pour le local et à les conduire à des chantiers de
tri pour être répartis, par les soins du personnel S.N.C.F., entre les divers
quartiers de livraison;
- 2^o) à décharger les colis pour la banlieue et les autres Régions et à les
recharger après tri et classement.

Devant l'impossibilité de déterminer avec précision le tonnage total
ainsi manutentionné (les écritures des colis réexpédiés n'accompagnant pas
obligatoirement la marchandise) et de discriminer le temps passé aux deux
opérations ci-dessus qui, en fait, s'exécutent simultanément, la rémunération
de l'Entreprise a été établie par wagon traité (déchargé et chargé).

Ce prix a été fixé à 85 fr. par wagon à un moment (Septembre 1941) où
le nombre journalier moyen des colis livrés à domicile était de l'ordre de
7.000, où la différence entre le nombre des wagons déchargés et celui des wagons
chargés (c'est-à-dire le nombre de wagons correspondant au trafic local) était
de 50 et où le temps de travail moyen par wagon traité était de 5h.30.

Le traité avec l'Entreprise MARCE, venu à expiration le 1^{er} Avril
1942, a été, sur appel d'offres, renouvelé avec la même Entreprise qui assurait
également à BATIGNOLLES la manutention P.V. Le prix nouveau au 1^{er} Avril 1942
(85 fr.49) était en augmentation de 3 % sur le prix antérieur par suite du relè-
vement des charges proportionnelles (fonds de solidarité) et d'une légère baisse
de rendement qui s'était traduite par un allongement du temps de travail par
wagon.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 17 mars 1943

III - Marchés et Commandes

- Avenant au traité concernant l'exécution des travaux de transbordement des marchandises à la gare de Paris-Batignolles.-

Le Directeur

copie