

MARCHE pour l'équipement en lignes de contact aériennes
de la section de ligne de Pont-de-Vaux à Lyon.

C.A. 5. 7. 44

C.M. 24. 7. 44

C.A. 14. I. 48 (voir Dossier : "Avenants aux marchés passés pour
l'équipement en lignes de contact aériennes de
la ligne Paris-Lyon)

C.M. 23. I. 48 (- d° -)

C.A. 16. 3. 49 (2ème avenant)

CM. 25. 3. 49

Avenant aux L.C. n° 3444 et 3442 du 3/8/44 -
Règlement de la suspension et de la reprise
ultérieure des travaux d'installation des
lignes caténaïres de traction électrique sur
les 5 et 6ème lots de la ligne Paris-Lyon
(n°4563) (58.100.000 Frs)
Rapporteur: M. CORBIN

Le Rapporteur expose que la S.N.C.F. faute de
crédits, s'est trouvée dans l'obligation de suspendre
l'exécution des travaux en mars 1948; les avenants soumis
ont pour objet, d'une part, l'indemnisation des

entreprises pendant la période d'interruption et
d'autre part, de fixer les conditions de reprise des
marchés. Il fournit toutes précisions sur le règlement
envisagé et, après son exposé, un échange de vues a lieu
auquel prennent part le Président, M. NAUD, le Commis-
saire du Gouvernement et le Représentant de la S.N.C.F.

Après cet échange de vues, la Commission estime
qu'elle ne peut s'opposer aux avenants, mais elle cons-
tate que la solution adoptée est très onéreuse et elle
attirera l'attention du Ministre sur les conséquences des
restrictions de crédit.

QUESTION III - Marchés et Commandes

- 3°) Avenant aux marchés passés avec la Société Lyonnaise d'Entreprises et la Société Parisienne d'Industrie Electrique pour régler la suspension et la reprise ultérieure de travaux d'installation de lignes caténaï-res sur la section Dijon-Lyon.

p.7

M. de LAVIT expose que ces deux avenants sont les conséquences onéreuses de l'arrêt des travaux de pose des caténaï-res entre Dijon et Lyon qui devaient être exécutés par la Société Lyonnaise d'Entreprises et la Société Parisienne d'Industrie Electrique.

Avec ces deux Sociétés on s'est mis d'accord sur le principe du versement d'une indemnité globale de suspension calculée en tenant compte des frais de licenciement ou de déplacement d'une partie du personnel, ainsi que de la perte d'exploitation due à l'arrêt du chantier et, d'autre part, d'une indemnité mensuelle d'attente de reprise des travaux, qui va en diminuant, correspondant aux frais de maintien en sommeil. Cette dernière indemnité ne comporte, bien entendu, aucune majoration pour frais généraux et bénéfice.

Il faut reconnaître que le manque à gagner qu'entraîne la suspension des travaux peut avoir des conséquences lointaines, car d'éventuels travaux d'électrification peuvent être ensuite confiés à des entreprises qui n'auront pas été arrêtées et qui se trouveront libérées les premières des travaux de Paris-Lyon.

Le détail des négociations qui figure dans la note distribuée a été examiné avec grande attention par le Comité des Marchés. Pour un volume de travaux de l'ordre de 400 et de 900 M., le Comité a estimé qu'on pouvait admettre le montant des indemnités qui s'élèvent, après réduction sensible des demandes initiales, à 9 et 19 M. environ, alors que le jeu de la clause de résiliation des contrats conduirait à des indemnités de 37 à 90 M.

Enfin, il a été convenu qu'à la reprise des travaux le prix des fondations et de la maçonnerie serait révisé sans part fixe et qu'en compensation aucune indemnité ne serait demandée pour frais de remise en route du chantier après 2 ans de sommeil.

On doit noter qu'on a obtenu, de la Société Parisienne, une réduction de l'indemnité mensuelle, en lui confiant les travaux, d'ailleurs d'un faible montant, de la ligne à 50 périodes d'Aix-les-Bains à La Roche-sur-Foron qui vont être exécutés prochainement au moins jusqu'à Annecy.

Les effets de ces avenants couvrent la S.N.C.F. jusqu'au printemps de 1950. Il n'est pas besoin de souligner l'intérêt considérable que présentera à ce moment la reprise des travaux non seulement pour l'achèvement de la ligne de Paris-Lyon, mais aussi pour éviter une résiliation qui, on l'a vu, serait fort onéreuse.

M. BOUTET précise que l'évaluation, donnée dans la note, du coût des avenants est basée sur les taux actuels alors que certains de ces taux sont révisables dans le temps et risquent d'augmenter les charges que la S.N.C.F. aura à supporter.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT se demande s'il y avait vraiment intérêt à faire figurer page 7 du Rapport des évaluations de dépenses dont il pourra être fait état plus tard.

M. de LAVIT répond que c'est intentionnellement qu'il n'a pas mentionné dans son rapport le supplément de dépenses qu'entraînerait la révision des coefficients à la date de reprise des travaux parce que cette évaluation ne repose actuellement sur aucune base solide.

M. BOUTET ajoute qu'elle donne toutefois une idée de cette dépense aux conditions économiques actuelles.

M. CUSIN désirerait savoir si la Direction Générale a évalué l'incidence globale qu'entraîneraient sur le budget les résiliations de travaux qui pourraient intervenir dans des conditions analogues.

M. LE PRESIDENT répond que M. le Directeur Général pourra fournir ces renseignements dès qu'il aura réuni les éléments d'information nécessaires.

M. BOUTET déclare que le Comité des Marchés s'est inquiété des conséquences que pourraient avoir sur le budget de la S.N.C.F. ces ralentissements de travaux. Il résulte des indications qui lui ont été données que cette incidence serait moins lourde qu'on pouvait le penser; en effet, beaucoup de marchés ont été passés pendant la période de hausse des prix: ils comportent

.....

une clause de résiliation au cas où cette hausse dépasserait un certain seuil; l'application de cette clause permet à la S.N.C.F. de les résilier sans indemnité. Les marchés en cause se présentent toutefois sous un aspect particulier : ils ne comportent pas de clause de résiliation car on avait envisagé de les exécuter intégralement; mais ce cas n'intéresse que quelques marchés, notamment pour les constructions de locomotives, pour certaines fournitures et pour les travaux d'électrification. La très grande majorité des autres marchés contient une clause de résiliation; comme le seuil prévu par cette clause, qui n'avait certainement pas été insérée avec cette intention, va se trouver atteint, les charges qu'aura à supporter la S.N.C.F. par suite de l'arrêt des travaux vont se trouver considérablement allégées.

M. ARON demande s'il va de soi que les dépenses supplémentaires résultant de l'arrêt des travaux imposé par la réduction des crédits d'investissements doivent être supportées par la S.N.C.F. ? Ne conviendrait-il pas de faire examiner par le Service du Contentieux quel est réellement le débiteur en la matière ?

M. LE PRESIDENT répond que si ces dépenses étaient mises à la charge de l'Etat, il serait à craindre que les crédits d'investissements des prochains exercices subissent une réduction équivalente.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT rappelle que le Parlement s'est toujours réservé le droit de fixer le montant maximum des crédits d'investissements. Il n'y a donc aucun fait nouveau de nature à justifier la prise en charge par l'Etat des dépenses supplémentaires auxquelles il vient d'être fait allusion.

M. BOUTET répond que l'observation de M. ARON correspond bien néanmoins à un cas particulier. Des projets présentés par la S.N.C.F. et approuvés par l'Autorité Supérieure sont arrêtés pour des raisons qui ne dépendent pas de la S.N.C.F. Comment celle-ci doit-elle porter ces sommes en compte étant donné qu'un certain nombre de ces projets était rentable et que les conditions de rentabilité sont modifiées pour des raisons qui lui sont extérieures ? La S.N.C.F. doit-elle en supporter la responsabilité ? La question, à son avis, mérite tout de même d'être examinée.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve les avenants.

S.N.C.F.

Région SUD-EST

VOIE & BATIMENTS

VBm 39/830-000/1E

1F

PARIS, le 1 MARS 1949

NOTICE EXPLICATIVE pour la COMMISSION des MARCHES au sujet de projets d'avenants aux L.C. n° 3444 et 3442 du 3 Août 1944 relatives à l'installation des lignes caténaïres de traction électrique sur les 5ème et 6ème lots de la ligne de PARIS à LYON (Electrification PARIS-LYON) en vue de régler la suspension et la reprise ultérieure des travaux des deux entreprises chargées de ces lots.

Marchés passés de gré à gré.

Montant du marché initial (n°3444 (partie S.L.E.): 53M.622
(n°3442 (S.P.I.E.) :123M.567
(bases économiques de Juin 1943)

Dépenses supplémentaires entraînées par;

les 1er avenants (S.L.E. : 12 M. environ
(S.P.I.E. : 31 M. environ
(bases économiques de Juillet 1947)

les présents avenants.... (S.L.E. : 16 M.7
(S.P.I.E. : 41 M.4
(bases économiques actuelles)

La Société Lyonnaise d'Entreprises (S.L.E.) et la Société Parisienne d'Industrie Electrique (S.P.I.E.) sont titulaires, chacune, d'un marché pour l'équipement caténaire d'un lot de la section DIJON-LYON de la ligne PARIS-LYON en cours d'électrification:

- S.L.E. : entre le P.K. 334.300 et la gare de PONT-de-VAUX (marché n° 3444 du 3 Août 1944)
- S.P.I.E.: entre la gare de PONT-de-VAUX et les gares de LYON et CHASSE, (marché n°3442 du 3 Août 1944)

Aux conditions économiques actuelles, ces marchés représentent respectivement un volume de travaux de l'ordre de

400 M. (S.L.E.)
900 M. (S.P.I.E.)

.....

Exemplaire Pour MM. les Membres
du Conseil d'Administration

Par suite de la décision de la S.N.C.F. de ne pas poursuivre, momentanément, les travaux d'électrification sur la section de DIJON-à LYON, la Région du Sud-Est a dû notifier à ces deux entreprises, par lettres recommandées du 22 Mars 1948, l'ordre de suspendre leurs travaux, sous réserve de terminer les travaux confortatifs nécessaires à assurer la sécurité du travail terminé, et ce pour une durée probable d'une année.

La S.L.E. et la S.P.I.E. ont alors exposé à la S.N.C.F. les conséquences qu'entraînait pour elles cette décision:

- d'une part, un manque à gagner immédiat et certain, qui risquera de se répercuter sur plusieurs années, si les futurs chantiers d'électrification sont attribués aux entreprises concurrentes non arrêtées et par conséquent libérées les premières des travaux de PARIS-LYON,
- d'autre part, des charges financières de diverses natures à supporter, jusqu'à la reprise des travaux, sans recettes en contre-partie.

Aussi, la S.L.E. et la S.P.I.E. ont-elles demandé à la S.N.C.F. de leur verser certaines indemnités pour leur permettre de maintenir leurs chantiers en sommeil pendant cette interruption d'un an et d'être prêtes à reprendre les travaux à la première demande de la S.N.C.F.

Ces indemnités sont de deux ordres:

- 1°)- Une indemnité globale de suspension des travaux, correspondant au licenciement et au déplacement de la plus grande partie du personnel ainsi qu'à une perte d'exploitation provoquée par l'arrêt des chantiers, indemnité qui serait à verser une fois pour toutes.
- 2°)- Une indemnité mensuelle d'attente de reprise des travaux correspondant à des frais de maintien en sommeil des chantiers (location de terrains et bureaux, immobilisation de matériel et d'installations inutilisées) et à des charges financières résultant du fait que l'arrêt des travaux ne permet pas de récupérer les sommes dépensées au préalable en organisation des chantiers et en préparation des travaux.
Cette indemnité est fixée sous forme mensuelle, et serait à régler chaque mois pendant la première année à partir de l'arrêt des travaux, c'est-à-dire jusqu'au 31 Mars 1949, délai pendant lequel l'article 38 du Cahier des Clauses et Conditions Générales ne permet pas aux entreprises de résilier leurs marchés.

.....

Mais, la S.N.C.F. est, à l'heure actuelle, dans l'obligation de reporter au printemps 1950 la reprise des travaux sur DIJON-LYON; la Région du Sud-Est a alors demandé à la S.L.E. et à la S.P.I.E. quelles étaient leurs intentions à l'échéance de la première année de suspension des travaux, et si elles envisageaient, au 31 Mars 1949, de résilier leurs marchés, avec demande d'indemnité.

Ces deux entreprises ont fait connaître que telles n'étaient pas leurs intentions si l'arrêt des travaux n'était toujours que suspensif et non définitif, et qu'elles étaient disposées à négocier avec la S.N.C.F. un accord réglant les modalités financières de la suspension et de la reprise des travaux.

La Région du Sud-Est a en conséquence entrepris des négociations avec chaque entreprise.

Celles-ci ont abouti à un accord dont les modalités font l'objet de 2^{èmes} avenants aux marchés de ces entreprises, présentés à l'approbation.

MODALITES DES AVENANTS PROPOSES

A)- Avenant au marché de la S.L.E.

Cet avenant comporte une prolongation de 2 ans du délai d'exécution des travaux et l'abandon par la S.L.E., jusqu'au 31 Mars 1950, de tous ses droits à résiliation et à indemnités correspondantes qu'elle tient de l'article 38 du Cahier des Clauses et Conditions Générales, moyennant:

le versement par la S.N.C.F. à la S.L.E. des indemnités ci-après:

- a)- une indemnité globale de suspension des travaux de 1.200.000 frs
- b)- une indemnité mensuelle d'attente de reprise des travaux s'élevant à:
 - du 1er Avril 1948 au 31 Mars 1949 : 400.000 frs
 - du 1er Avril 1949 au 31 Mars 1950 : 250.000 frs

En outre, à la reprise des chantiers, après une suspension de 2 ans, les travaux de fondations et de maçonnerie seraient rémunérés avec les majorations prévues par le 1^{er} avenant à son marché, révisés à cette date sans part fixe.

.....

B)- Avenant au marché de la S.P.I.E.

Cet avenant comporte de même une prolongation de 2 ans du délai d'exécution des travaux et l'abandon par la S.P.I.E. jusqu'au 31 Mars 1950, de tous ses droits à résiliation et à indemnités correspondantes qu'elle tient de l'article 38 du Cahier des Clauses et Conditions Générales, moyennant

le versement par la S.N.C.F. à la S.P.I.E. des indemnités ci-après:

- a)- une indemnité globale de suspension des travaux de 4.800.000 frs
- b)- une indemnité mensuelle d'attente de reprise des travaux s'élevant à:
 - du 1er Avril 1948 au 31 Mars 1949 : 800.000 frs
 - du 1er Avril 1949 au 31 Mars 1950 : 400.000 frs

En outre, à la reprise des chantiers, après une suspension de 2 ans, les travaux de fondations et de maçonnerie seraient rémunérés avec les majorations prévues par le 1er avenant à son marché, révisés à cette date sans part fixe.

Il est à signaler que la S.P.I.E. a consenti une réduction de moitié de l'indemnité mensuelle pour la 2ème année de suspension, afin de tenir compte de ce que vont lui être confiés les travaux d'équipement de la ligne d'essai à 20.000 volts 50 périodes sur AIX-les-BAINS - La ROCHE-sur-FORON, travaux qui doivent commencer avant le 1er Septembre 1949; si ces conditions ne se trouvaient pas réalisées, la S.P.I.E. se verrait dans l'obligation de demander à la S.N.C.F. une augmentation de l'indemnité mensuelle pour la 2ème année.

JUSTIFICATION DE CES MODALITES.

Le montant total des indemnités à verser par la S.N.C.F. s'élèverait ainsi à:

	S.L.E.	S.P.I.E.
- indemnité de suspension des travaux	1.200.000	4.800.000
- indemnité mensuelle d'attente de reprise des travaux		
- du 1er Avril 1948 au 31 Mars 1949	4.800.000	9.600.000
- du 1er Avril 1949 au 31 Mars 1950	3.000.000	4.800.000
Total.....	9.000.000 f.	19.200.000 f.

.....

Or, si ces entreprises, conformément à l'article 38 du Cahier des Clauses et Conditions Générales, demandaient la résiliation de leurs marchés au 31 Mars 1949, elles seraient en droit de réclamer, en sus d'une part importante des indemnités ci-dessus, de nouvelles indemnités, correspondant, en particulier:

	S.L.E.	S.P.I.E.
- aux frais engagés pour l'aménagement et l'équipement des chantiers et restant à amortir, qui s'élèvent environ à.....	4 Millions	11 Millions
- aux études effectuées et restant à amortir, soit environ.....	5 Millions	15 Millions
- au manque à gagner sur ces marchés, dont les travaux restant à exécuter s'élèvent, aux conditions économiques actuelles, à 350 Millions pour la S.L.E. et à 800 Millions pour la S.P.I.E., ce qui représente, au taux de 8%, un total de.....	28 Millions	64 Millions
- Soit un total d'indemnités supplémentaires de l'ordre de	37 Millions	90 Millions

L'accord négocié avec ces entreprises apparaît donc très favorable à la S.N.C.F.

Les indemnités ci-dessus représentent d'ailleurs une réduction très sensible sur les ^{demandes} initiales des entreprises et se décomposent comme suit:

	S.L.E.	S.P.I.E.
1°)- <u>Indemnité de suspension des travaux correspondant aux principaux postes ci-après:</u>	<u>1.200.000</u>	<u>4.800.000</u>
a)-licenciement de personnel....	95.000	180.000
b)-appointements du personnel de maîtrise en attente d'une nouvelle affectation.....	260.000	1.590.000
c)-frais de voyage et de déplacement du personnel de maîtrise utilisé sur d'autres chantiers éloignés	245.000	1.430.000
d)-pertes d'exploitation dues à la suspension des travaux.....	600.000	1.600.000

2°)- Indemnité mensuelle d'attente de reprise des travaux:

	S.L.E.	S.P.I.E.
1)-du 1er Avril 1948 au 31 Mars 1949 correspondant aux principaux postes ci-après	400.000 F	800.000 f.
a)-intérêts des sommes engagées...	133.000	283.000
b)-frais de location des terrains et bureaux	8.000	41.700
c)-frais d'immobilisation du matériel et de l'outillage	170.000	367.500
d)-maitrise de liaison avec la S.N.C.F.	89.000	107.800
2)- du 1er Avril 1949 au 31 Mars 1950 indemnité réduite à.....	250.000 f.	400.000 f.

En ce qui concerne le droit de la S.P.I.E. de gré à gré pour l'équipement de la ligne d'essai à 20.000 volts 50 périodes sur AIX-les-BAINS - La ROCHE-sur-FORON, ce choix est justifié:

- par l'obligation morale de la S.N.C.F. de donner à la S.P.I.E. une compensation partielle de la suspension des travaux sur DIJON-LYON,
- par l'intérêt matériel que retirera la S.N.C.F. de l'accord négocié avec la S.P.I.E. du fait des faibles indemnités à payer, et notamment de la réduction de moitié de l'indemnité mensuelle pendant la deuxième année de suspension,
- par le fait que la S.P.I.E. est la seule entreprise caténaire, avec la S.L.E., qui se trouve actuellement disponible pour l'exécution de cette ligne d'essai, laquelle doit être montée en 1949-1950 avant la reprise des travaux sur DIJON-LYON,
- parce que la S.P.I.E. possède, contrairement à la S.L.E., les moyens industriels et financiers pour conduire rapidement l'équipement de cette ligne, dans les délais très réduits qui sont imposés,

.....

30/12/48.
N 284 A 15

180 E

après
voir ci-dessous

Société PETROCOBUS

20, rue de l'arcade

PARIS 8ème

GENEVILLIERS (entrepôt du
service C.I.M.)

Monsieur Le Chef du maga-
sin de N. ISY-T ou tous autres Ets
qui pourront vous être indiqués par la région EST.
II T

71.646

12 N 0254

284 A		en litres	à l'hecto	
	<u>GAS - OIL</u>	100000	2809,5	Attribution de janvier 1949 -
	A livrer en W.R. S.N.C.F. qui seront expédiés franco à l'adresse du Consortium Industriel et Maritime en gare de GENEVILLIERS.			
	Dès réception, il vous sera demandé un "avoir" des frais de transport à vide et à plein dont le montant sera calculé par les soins de la S.N.C.F. ainsi qu'un "avoir" des frais de location des WR SNCF établi sur la base de 22 f 20 à l'hecto et calculé sur la capacité totale des citernes utilisées.			
	Le prix ci-dessus subira les variations autorisées par arrêté publié au Bulletin Officiel du Service des Prix entre la date de la remise des offres et la date contractuelle de livraison.			
	La cadence des expéditions sera précisée au fournisseur par les avis d'envoi au remplissage.			
	<u>3 bons de livraison O.C.R.P.I. en votre possession</u>			
	N° 4437-4438 pour 30.000 litres chacun.			
	N° 4439 pour 40.000 litres.			
GB/13/1.				
N° de Postes	NUMÉROS de nomenclature à reporter sur la facture	DÉSIGNATION	QUANTITÉS à livrer	PRIX toutes taxes comprises
				OBSERVATIONS

30.12.48
N 281 A 15

180 E

ADRES
voir ci-dessous

Société LA URE

75, rue St-Lazare

CAEN

PARIS (9e)

directement

Le Chef de Gare de

55.158

SALIT-10

300 LT

32.N.0245

N° de Postes	DESIGNATION	QUANTITÉS à livrer	en litres à l'hecto PRIX toutes taxes comprises	Dde n° OBSERVATIONS
284 A	<p>GAS-OIL</p> <p><u>A livrer en caissons-citernes POOL</u></p> <p>Le prix ci-dessous subira les variations autorisées par arrêté publié au Bulletin Officiel du Service des Prix entre la date de remise des offres et la date contractuelle de livraison.</p> <p>La cadence des expéditions sera précisée au fournisseur par demande téléphonique adressée à M. LICHU tél. 24.50 à CAEN.</p> <p>2 bons de livraison D.C.R.P.I. en votre possession :</p> <p>n° <u>1.162.1163</u></p> <p>pour 3.000 litres chacun.</p>	5.000	2.808F	<p>Attribution de Janvier 1949</p> <p><u>Taxe locale en sus</u></p>
IP 13/1				

- 1° Région Sud-Est
V.2936/I386
- 2° Région Sud-Est
V.2934/I355 Equipement des voies par lignes de contact aériennes nécessaires pour assurer la traction électrique des trains sur la section de Juvisy (exclu) à Sens (exclu), constituant le 2ème lot des travaux d'électrification de la ligne de Paris à Lyon. (n° 4083) (67.057.000 Frs)
- 3° Région Sud-Est
V.2937/I4I5 Equipement des voies par lignes de contact aériennes nécessaires pour assurer la traction électrique des trains sur la section de Sens (inclus) à Nuits-sous-Ravières (exclu), constituant le 3ème lot des travaux d'électrification de la ligne de Paris à Lyon. (n° 4084) (61.060.000 Frs)
- 4° Région Sud-Est
V.2938/I423 Equipement des voies par lignes de contact aériennes pour assurer la traction électrique des trains sur la section de Dijon (inclus) à Pont-de-Vaux (inclus), constituant le 5ème lot des travaux d'électrification de la ligne Paris-Lyon. (n° 4085) (72.190.000 Frs)
- 5° Région Sud-Est
V.2935/I385 Equipement des voies par lignes de contact aériennes pour assurer la traction des trains sur la section de Pont-de-Vaux (exclu) à Lyon (Chasse), constituant le 6ème lot des travaux d'électrification de la ligne Paris-Lyon. (n°B4086) (123.567.000 Frs)

Rapporteur : M.SIEGFRIED

M. SIEGFRIED, Rapporteur, présente ensemble ces 5 marchés qui, déclare-t-il, sont absolument semblables à celui du 4ème lot déjà approuvé par la Commission le 5 juin dernier. La rédaction tient compte, en particulier, des observations qui avaient été faites tant pour le marché de ce 4ème lot que pour un marché concernant l'équipement de la ligne Nîmes-Sète, à l'occasion duquel la Commission avait fait modifier la clause de la formule de révision, prévoyant le cas où le jeu des formules serait faussé dans une large mesure.

Tous les nouveaux marchés tiennent compte de la nouvelle rédaction approuvée par la Commission dans sa séance du 30 mai 1944.

M. SIEGFRIED rappelle ensuite les conditions dans lesquelles a été fait, pour l'ensemble de ces opéra-

tions d'équipement électrique, le choix des entreprises; il résulte d'une répartition effectuée au début de 1941 en accord avec le Groupement de l'Entreprise électrique et qui comprenait alors l'ensemble des lignes Brive-Montauban, Montauban-Bordeaux et enfin Nîmes-Sète.

Les prix ont été déterminés à partir des conditions obtenues dans l'un des marchés d'électrification les plus récents; il s'agit du marché relatif à l'électrification du tronçon Espère-Cail-lac-Montauban, marché rattaché à ceux passés, après adjudication, pour les travaux d'électrification de Tours-Bordeaux. Les prix des nouveaux marchés de 1944 sont déduits de ceux de 1942 en fonction des variations économiques d'une part, et des différences dans les difficultés d'exécution d'autre part, sans qu'il soit tenu compte d'une part fixe.

Par contre, les formules de variation prévues dans les marchés comportent les parts fixes ci-après:

5% pour le réajustement du prix au jour de l'ordre de commencer les travaux, puis 15% pour les variations économiques au cours de l'exécution de ceux-ci.

Le Rapporteur indique enfin que tous les prix sont fixés par des majorations appliquées aux prix de la Série S.N.C.F. relatifs à l'équipement électrique des voies, et s'appliquent aux conditions économiques du 30 juin 1943.

Les majorations s'échelonnent pour les différents lots, y compris pour le 4ème lot et pour le lot Nîmes-Sète déjà approuvés, entre 88% et 213%; elles sont d'ailleurs justifiées essentiellement par les différences de rémunération de la main-d'oeuvre dans les diverses régions, et aussi par les difficultés d'exécution particulières de certains lots.

M. JULIEN, Commissaire adjoint du Gouvernement, remarque que, lorsqu'un lot s'étend sur plusieurs départements, les entreprises tablent sur les salaires départementaux les plus élevés et il demande à ce sujet des explications.

Le Représentant de la S.N.C.F. déclare que les taux des salaires indiqués par les entreprises peuvent, peut-être, présenter quelque anomalie d'un département à l'autre, mais qu'ils n'ont actuellement qu'une valeur théorique; lorsque l'on devra faire l'ajustement des prix au moment où sera donné l'ordre de commencer les travaux, ce seront les salaires réels effectivement payés par les entreprises qui seront pris en considération.

A la suite de ces explications et sur la proposition du Rapporteur, la Commission approuve les 5 marchés.

du 5 juillet 1944

QUESTION III - Marchés et Commandes

P.V. (p.2)

- 1°) Marché pour l'équipement en lignes de contact aériennes des sections de lignes Paris-Melun et Villeneuve-Saint-Georges - Juvisy.-
- 2°) Marché pour l'équipement en lignes de contact aériennes de la section de ligne de Pont-de-Vaux à Lyon.-

M. BOUTET indique que ces marchés, qu'il est proposé de passer respectivement avec l'Entreprise Drouard frères et la Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de fer et des Tramways Electriques, font suite à ceux que le Conseil a déjà approuvés en vue des travaux d'électrification des différentes sections de la ligne Paris-Lyon.

Les dispositions en sont analogues et n'appellent aucune observation particulière.

Le Conseil approuve les marchés.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 5 juillet 1944

III - Marchés et Commandes

- 2°) Marché pour l'équipement en lignes de contact
aériennes de la section de ligne de Pont-de-Vaux
à Lyon.-

Voir Marché précédent

Secrétariat
du Conseil d'Administration

La "Société Lyonnaise d'Entreprises"
et la "Société Générale d'Entreprises" n'ont
pas d'Administrateurs communs avec la
S.N.C.F.

L'Inspecteur Principal,

Smoll: n

5 JUIL 1944

Paris, le

26 JUIN 1944

Service Central
des
Installations Fixes

"Marchés et Commandes"
(Question N° III/2)

Projet de marché ayant pour objet l'équipement des voies par lignes de contact aériennes pour assurer la traction électrique des trains sur la section de Pont-de-Vaux (exclu) à Lyon (Chasse) constituant le 6° lot d'électrification de la ligne Paris-Lyon.

Marché de gré à gré

Sté Parisienne pour l'Industrie des chemins de fer et des Tramways Electriques, 75, Boulevard Haussmann, Paris (8°).

Montant : 123.567.000 f

Délai d'exécution des travaux proprement dits : 30 mois

Le marché comporte une formule de révision des prix.

La S.N.C.F. doit exécuter l'équipement électrique des voies de la section de Pont-de-Vaux (exclu) à Lyon (Chasse) prévu au plan quinquennal et compris dans les travaux d'électrification de la ligne de Paris à Lyon.

Le présent projet de marché constitue une deuxième suite à celui du 4° lot relatif à l'équipement des voies de la section de Nuits-sous-Ravières (inclus) à Dijon (exclu).

Ainsi qu'il a été indiqué lors de la présentation du 4° lot, l'attribution des divers lots d'électrification a été discutée entre le Comité d'Organisation intéressé et la S.N.C.F. et cette dernière a décidé de confier l'exécution des travaux d'électrification du 6° lot à la Société Parisienne pour l'Industrie des chemins de fer et des Tramways Electriques à Paris.

La S.N.C.F. est entrée en pourparlers avec cette Société, en vue de fixer les conditions du marché.

Ces conditions ont été déterminées à partir des conditions obtenues dans l'un des marchés d'électrification les plus récents; il s'agit du marché relatif à l'électrification du tronçon Espère-Cailiac Montauban de la ligne Brive - Montauban, marché passé de gré à gré avec cette même Société et rattaché aux marchés passés après adjudication pour les travaux d'électrification de Tours - Bordeaux. Lors de la passation de ces derniers marchés, le nombre de lots à attribuer était inférieur au nombre d'entreprises pouvant réaliser les travaux et la concurrence avait effectivement joué.

Après discussion, la Société Parisienne a fait connaître qu'elle se chargerait d'exécuter les travaux moyennant une majoration de 209 % sur les prix de la série S.N.C.F. relative à l'équipement électrique des voies.

La comparaison de prix établie avec le marché de Brive - Montauban sus-visé (conditions économiques du 15 Mars 1941), montre que l'offre faisant l'objet du présent marché, établie sur la base des conditions économiques du 30 Juin 1943, est acceptable.

Cette justification est développée dans la note de calculs ci-jointe qui, pour passer du marché de référence Espère-Caillac - Montauban au marché proposé, tient compte :

- a) de la variation des conditions économiques (voir § I et III de la note de calculs),
- b) de la différence des difficultés d'exécution (voir § II).

L'influence de ces deux chefs de variation justifierait une majoration sur les prix de série de 214,70 %.

L'offre de l'Entreprise comportant une majoration de 209 % est donc acceptable.

Le montant du marché à passer avec la Société Parisienne pour l'Industrie des chemins de fer et des Tramways Electriques s'élèverait à 123.567.000 f.

Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ce projet de marché.

Signé : PORCHEZ

Electrification PARIS - LYON

6ème Lot

Tronçon de Pont-de-Vaux (exclu) à Lyon (Chasse)

JUSTIFICATION DE L'AUGMENTATION DE 209 %

Les prix du présent marché ont été établis par comparaison avec ceux du marché relatif à l'électrification du tronçon Espère-Caillac - Montauban (ligne de Brive à Montauban) passé avec la Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de fer et des Tramways Electriques avec une majoration de 29 % sur les prix de la série S.N.C.F. relative à l'équipement électrique des voies, les conditions économiques étant celles du 15 Mars 1941.

I - Facteurs économiques -

A - Etablissement d'une formule de rattachement du marché de référence au marché du 6ème lot Paris - Lyon -

Le marché de référence comporte les formules de révision suivantes, avec partie fixe de 15 % :

$$V_1 \text{ (fondations)} = 0.46 \times \frac{S-S_0}{S_0} + 0.09 \times \frac{G-G_0}{G_0} + 0.19 \times \frac{C-C_0}{C_0} + 0.04 \times \frac{B-B_0}{B_0} + 0.03 \times \frac{F-F_0}{F_0} + 0.04 \times \frac{Ch-Cho}{Cho}$$

$$V_2 \text{ (supports métalliques)} = 0.59 \times \frac{S-S_0}{S_0} + 0.03 \times \frac{F-F_0}{F_0} + 0.03 \times \frac{Ch-Cho}{Cho} + 0.20 \times \frac{P-P_0}{P_0}$$

$$V_3 \text{ (équipement)} = 0.75 \times \frac{S-S_0}{S_0} + 0.03 \times \frac{F-F_0}{F_0} + 0.07 \times \frac{Ch-Cho}{Cho}$$

Or, dans le marché du 6ème lot Paris - Lyon, l'importance relative des divers postes est la suivante :

fondations	43 %
supports métalliques	24 %
équipement	33 %

Compte tenu de ces proportions, la formule générale de rattachement d'Espère-Caillac - Montauban au 6ème lot de Paris - Lyon s'établit comme suit :

.....

main-d'oeuvre	: 0.46 x 0.43 + 0.59 x 0.24 + 0.75 x 0.33 = 0.5869	} 0.85
gravier	: 0.09 x 0.43 + " + " = 0.0387	
ciment	: 0.19 x 0.43 + " * " = 0.0817	
bois	: 0.04 x 0.43 + " + " = 0.0172	
acier	: 0.03 x 0.43 + 0.03 x 0.24 + 0.03 x 0.33 = 0.0300	
charbon	: 0.04 x 0.43 + 0.03 x 0.24 + 0.07 x 0.33 = 0.0475	
peinture	: " + 0.20 x 0.24 + " = 0.0480	

soit sans partie fixe $\left(\frac{1}{0.85} = 1.176471\right)$

$$P = 0.691 \times \frac{S}{S_0} + 0.046 \times \frac{G}{G_0} + 0.096 \times \frac{C}{C_0} + 0.020 \times \frac{B}{B_0} + 0.035 \times \frac{F}{F_0} + 0.056 \times \frac{Ch}{Ch_0} + 0.056 \times \frac{P}{P_0}$$

B - Calcul du cours au 15 Mars 1941 des divers éléments intervenant dans les formules du marché Espère-Caillac - Montauban -

1°) - Salaires So -

Les salaires proprement dits sur les quels la Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de fer et des Tramways Electriques avait basé son offre étaient ceux réellement payés dans la région considérée, supérieurs à ceux officiels figurant à son marché.

Il y a donc lieu de prendre ces salaires.

En conséquence, le salaire horaire moyen proprement dit de l'ouvrier d'une équipe composée de 80 manoeuvres et 20 spécialistes est de :

$$\frac{(80 \times 5.50) + (20 \times 6.50)}{100} = 5.700$$

auquel s'ajoute l'indemnité journalière de panier de 6f.00 prévue à cette époque, soit par heure : $\frac{6.00}{8} = 0.750$

Il y a lieu de tenir compte également des charges sociales qui s'appliquaient au 15 Mars 1941 sur le salaire horaire proprement dit, sans indemnité de panier, soit 5f.70 ci-avant.

La valeur de ces charges à cette date, tirée de documents officiels et du journal "Le Moniteur des Travaux Publics" est la suivante :

assurances sociales	4 %
assurances accidents	7.75 %
allocations familiales	6.90 %
congés payés	4.50 %
taxe d'apprentissage	0.20 %
frais accessoires des postes précédents	0.80 %
hygiène et sécurité	1.00 %
outillage à main	1.50 %
assurance accidents aux tiers	0.75 %
patente normale	0.25 %

27.65 %

ce qui donne : $5f.700 \times 0.2765 = 1.576$

So = ... 8f026

2°) - Gravier Gc -

Le gravier employé pour l'exécution du lot Espère-Caillac - Montauban était extrait de la carrière Dupuis, dans la région de Montauban.

Le prix d'achat au mètre cube de ce matériau, à la carrière, au 15 Mars 1941, toutes taxes comprises, était de :

$$G_0 = 22f.00 \times 1.0101 = 22f.22$$

3°) - Ciment Cc -

Le ciment utilisé pour l'exécution du lot de référence était du ciment de laitier et du ciment Portland naturel "Allas" fournis par la Société des Chaux et Ciments du Languedoc, à Albi, à un prix uniforme.

Le prix à la tonne de ces matériaux, au 30 Juin 1943, sacherie et taxes comprises, dans chacun des départements ci-après était de :

département du Lot 382 f.
 département du Tarn-et-Garonne . 392 f.

soit un prix moyen de :

$$C_0 = \frac{382 + 392}{2} = 387 f.$$

4°) - Bois Bc -

Le prix au mètre cube des planches de sapin, épicéa et mélèze qualité coffrage et caissage, au 15 Mars 1941, sur wagon départ, taxes comprises, était de (recueil "Le Mouvement des prix en 1941", publié par le journal l'Usine) :

$$B_0 = 530f \times 0.85 = 450f.50 \times 1.0989 \times 1.0101 = 500f.05$$

5°) - Acier Fc -

Le prix à la tonne, au 15 Mars 1941, des aciers laminés marchands Thomas, sur wagon départ, taxes comprises, était de (recueil "Le Mouvement des prix en 1941" publié par le journal l'Usine) :

$$F_0 = 2084 f.$$

6°) - Charbon de bois Chc -

Le charbon utilisé pour l'exécution du lot de référence était le charbon gros criblé flambant en provenance des mines du Nord.

Le charbon prévu au marché du 6ème lot de Paris - Lyon étant le charbon de bois préparé pour gazogène, il convient, afin de permettre la comparaison, de prendre comme valeur de Chc le cours de ce matériau.

En conséquence, le prix à la tonne, au 15 Mars 1941, du charbon de bois préparé pour gazogène, livré en sachets perdus, taxes comprises, était de (arrêté du 5 Décembre 1940) :

$$Cho = 1800f \times 1.0309 \times 1.0101 = 1.874f.34$$

7°) - Peinture Po -

La peinture utilisée pour l'exécution du lot de référence était la peinture Hoerner G9 de la maison Luquet et Cie.

Le prix au kilog, au 15 Mars 1941, sur wagon départ, taxes comprises, était de :

$$Po = 17f.20$$

C - Calcul du cours des mêmes éléments au 30 Juin 1943, sur le 6ème lot de Paris - Lyon -

1°) - Salaires S -

Les travaux sont à exécuter dans les départements du Rhône (78 %), de l'Isère (7 %) et de la Saône-et-Loire (15 %).

L'entreprise compte recruter la main-d'oeuvre nécessaire:

- à Lyon et sa région pour les travaux intéressant le Rhône et l'Isère et a déclaré devoir payer, sur l'ensemble de ces départements, les salaires du Rhône;
- à Mâcon pour les travaux intéressant la Saône-et-Loire et a déclaré devoir payer sur cette zone les salaires de ce département.

En conséquence, le salaire horaire moyen d'un ouvrier d'une équipe composée de 80 terrassiers et 20 poseurs de voie, résultant de l'application :

- du bordereau de salaires préfectoral du 25 Novembre 1943 modifié par arrêté préfectoral du 12 Janvier 1944 du département du Rhône,
- du bordereau de salaires préfectoral du 10 Janvier 1944 du département de Saône-et-Loire,

dans les proportions de 85 % et 15 % représentant l'importance des travaux à exécuter respectivement dans les départements du Rhône et de l'Isère (scumis aux mêmes salaires) et de la Saône-et-Loire est de :

$$So = \frac{(80 \times 13.80) + (20 \times 15.10)}{100} \times 0.85 + \frac{(80 \times 13.80) + (20 \times 15.10)}{100} \times 0.15 = 14f.06$$

à reporter 14f.06

Il y a lieu de tenir compte également des charges sociales dont la valeur à cette date, tirée de documents officiels et du journal "Le Moniteur des Travaux Publics" est la suivante :

assurances sociales	3.60 %
assurances accidents du travail	10.80 %
allocations familiales	12.00 %
congés payés	5.00 %
journée chômée du 1er Mai	0.40 %
cotisation au C.O.E.E.E.	0.98 %
taxe d'apprentissage	0.20 %
cotisation au fonds de compensation des allocations de bombardement	1.80 %
frais accessoires des postes précédents	0.70 %
hygiène et sécurité	1.00 %
outillage à main	3.00 %
assurances accidents aux tiers	0.85 %
patente normale	0.25 %
	<hr/>
	40.58 %

ce qui donne : 14f.06 x 0.4058 = 5f.706

S = 19f.766

2°) - Gravier G -

Le prix au mètre cube, au 30 Juin 1943, du gravier tout venant de Saône (région de Lyon), sous trémie, taxes comprises, est de (arrêté n° 2853 du 14 Avril 1942) :

$$G = 38f \times 1.0101 = 38f.30$$

3°) - Ciment C -

Le ciment à utiliser sur Paris-Lyon est le ciment de laitier.

La majorité des travaux devant s'exécuter dans le département du Rhône, nous prendrons comme valeur de C le cours de ce matériau dans ce département.

En conséquence, le prix à la tonne, au 30 Juin 1943, du ciment de laitier dans le département du Rhône, taxes et emballages compris, est de (recueil "Le Mouvement des prix en 1942" publié par le journal l'Usine) :

$$C = 35f.95 + 62.00 \text{ (sacs)} = 417f.95$$

4°) - Bois B -

Le prix au mètre cube, au 30 Juin 1943, des planches de sapin, épicéa et mélèze, qualité coffrage et caissage, sur wagon départ, taxes comprises

est de (supplément n° 414 du 25/6/1943 au "Moniteur des Travaux Publics") :

$$B = 800f \times 0.80 = 640f \times 1.0989 \times 1.0101 = 710f.40$$

5°) - Acier F -

Le prix à la tonne, au 30 Juin 1943, des aciers laminés marchands Thomas, sur wagon départ, taxes comprises, est de (recueil "Le Mouvement des prix en 1942" publié par le journal l'Usine) :

$$F = 2.084 f.$$

6°) - Charbon de bois Ch -

La majorité des travaux devant s'exécuter dans le département du Rhône, nous prendrons comme valeur de Cho le cours de ce matériau dans ce département.

En conséquence, le prix à la tonne, au 30 Juin 1943, dans le département du Rhône, du charbon de bois préparé pour gazogène, fabriqué en forêt, livré en emballages perdus, taxes comprises, est de (arrêté n° 5839 du 9 Mars 1943) :

$$Ch = 5.240 f.$$

7°) - Peinture P -

La peinture prévue pour le 6° lot de Paris - Lyon est la peinture antirouille à l'huile et aux gommes naturelles (gris foncé type graphite) dont le prix au kilog, au 30 Juin 1943, départ usine et taxes comprises, est de (arrêté n° 6307 du 20 Avril 1943) :

$$P = 28f.50 \times 1.0989 \times 1.0101 = 31f.63$$

B - Application de la formule de révision du § A en passant des valeurs des paramètres du § B à celles du § C -

Compte tenu de la valeur des divers cours définis en F et C ci-avant, le rattachement des travaux du 6° lot de Paris - Lyon à ceux du lot Espère-Caillac - Montauban se traduit comme suit :

$$P = 0.691 \times \frac{19.766}{8.026} + 0.046 \times \frac{38.38}{22.22} + 0.096 \times \frac{417.95}{387.00} + 0.020 \times \frac{710.40}{500.05} +$$

$$0.035 \times \frac{2084}{2084} + 0.056 \times \frac{5240}{1874.34} + 0.056 \times \frac{31.63}{17.20}$$

$$= 1.7017 + 0.0795 + 0.1037 + 0.0284 + 0.0350 + 0.1566 + 0.1030$$

= 2.2079 soit 120.79 % d'augmentation sur les conditions économiques du lot de référence, ce qui donne, sur les prix de la série relative à l'équipement

des lignes de contact aériennes pour la traction électrique des trains une majoration de :

$$(1.29 \times 2.2079) - 1 = 1.8482 \text{ soit } 184.82 \%$$

II - Facteurs techniques -

Il convient, en outre, de tenir compte d'éléments qui ne sont pas justifiables de la seule variation des conditions économiques.

En effet les travaux de Paris - Lyon ne sont pas comparables au point de vue difficultés d'exécution à ceux du marché de référence et il y a lieu de tenir compte des éléments suivants comme causes d'élévation du prix de revient.

1°) - Influence du trafic -

Le trafic est beaucoup plus considérable sur Paris - Lyon que sur Brive - Montauban. Pour en évaluer l'incidence sur les prix, nous admettons que les travaux exécutés sur voies principales à l'aide du train de travaux ne sont pas influencés par l'intensité du trafic, car les intervalles nécessaires doivent être réservés aux graphiques de circulation des trains. Il n'en est pas de même des autres travaux exécutés également sur voies principales sans l'aide du train de travaux (fouilles, fixation des consoles, pendulage, réglage, peinture) pour lesquels la série de prix ne prévoit cependant aucune majoration pour gêne due au trafic.

Or, cette dernière catégorie de travaux représente 57 % du montant total des travaux pour les parties à deux voies et 45 % pour les parties à quatre voies.

En ce qui concerne le coefficient de majoration à adopter nous nous sommes reportés aux coefficients prévus à la série de prix pour l'exécution des "travaux de voie et de ballastage - édition 1943" qui donne les majorations suivantes pour certains travaux s'effectuant sur voies principales :

- 20 % sur les lignes à fort trafic
- 10 % sur les lignes à trafic moyen
- 0 % sur les lignes à faible trafic.

Le trafic de jour sur Paris - Lyon étant supérieur d'environ 200 % au trafic de jour sur le lot de référence, la répercussion de ce supplément de trafic est évaluée au maximum existant entre une ligne à faible trafic et une ligne à fort trafic soit 20 %.

Rapporté au montant total des travaux ce supplément de majoration peut donc être estimé comme suit pour les parties à 2 voies et à 4 voies qui représentent respectivement 29 % et 35 % de l'ensemble des travaux :

$$\text{- parties à 2 voies : } \frac{20}{100} \times \frac{57}{100} \times \frac{29}{100} = 0.033$$

$$\text{- parties à 4 voies : } \frac{20}{100} \times \frac{45}{100} \times \frac{35}{100} = 0.031$$

$$\text{Total } 0.064 \text{}$$

2°) - Prix des travaux d'équipement des grandes gares -

Les prix déduits de ceux de Brive à Montauban supposent que l'équipement général de la ligne est sensiblement le même que celui de Brive - Montauban.

Or, cette dernière ligne ne comporte pas de grandes gares à équiper tandis que le 6° lot de Paris - Lyon comporte, dans la région lyonnaise, des gares très importantes dont il y a lieu de tenir compte dans la détermination du prix.

Le dépouillement des travaux exécutés antérieurement a fait apparaître que les articles de la série de prix applicables aux travaux d'équipement des gares longs et délicats, conduisaient à un règlement inférieur à celui des travaux de voies principales.

Pour être comparables aux prix de montage des lignes en voie courante les prix des divers équipements rencontrés dans une grande gare devraient être majorés de 30 %.

L'équipement des grandes gares du 6° lot représentant 11,8 % du montant total des travaux, le supplément de majoration correspondant peut être estimé à :

$$\frac{11,8}{100} \times \frac{30}{100} = 3,54 \%$$

Supplément total de majoration -

Tenant compte de ce qui précède, le supplément total de majoration à retenir ressort à :

$$6,4 + 3,54 = 9,94 \%$$

L'augmentation ressort donc à :
(2.8482 x 1.0994) - 1 = 2.1313 soit 213.13 %.

III - Imposition -

Il convient, en outre, de tenir compte de la taxe locale sur les prestations, instituée par la loi du 6 Novembre 1941, dont le taux en vigueur au 30 Juin 1943 pour Paris est de 0.50 %.

Compte tenu de l'incidence de cette taxe sur le marché, la majoration devient :

$$\frac{(3,1313)}{0,995} - 1 = 2,1470 \text{ soit } 214,70 \%$$

Il convient de noter en outre que :

1° - dans notre étude des variations économiques, nous n'avons tenu compte que des seules variations des cours homologués et officiels;

.....

2° - dans notre étude des difficultés techniques, nous n'avons pas pris en considération toute une série d'arguments présentés par l'entreprise dont on aurait pu à la rigueur tenir compte, notamment des difficultés spéciales d'équipement du lot : tronçons à 4 voies, nombreux ouvrages, murs de soutènement, tranchées, viaducs, plateformes en surélévation, saut de mouton, etc ...

L'entreprise ayant demandé, après de laborieuses négociations, une majoration de 209 %, nous estimons que cette majoration est acceptable.