

43LM386/2

1

Marché avec l'Entreprise A. LEVAUX et FILS à PARIS pour l'exécution
des travaux de déplacement de la ligne principale de Nantes à St-
Nazaire dans la traversée de la ville avec passage en tranchée dans
le bras de l'Hopital comblé (2ème Lot)

C.A. 6. II. 40

C.M. 24. IO. 40 (manque)

C.A. 18. I2. 47 (Règlement d'indemnités à l'Entreprise)

C.M. 26. I2. 47

COMMISSION DES MARCHES DES CHEMINS DE FER DU 26 DECEMBRE 1947

Déplacement de la ligne principale dans la traversée de la Ville de Nantes avec passage en tranchée dans le bras comblé de l'Hopital - Liquidation définitive de la commande du 19.4.40 (n°3336)(36.200.000 Frs)

Rapporteur: M. CORBIN

Le Rapporteur expose de quelle manière s'établit le calcul de l'indemnité envisagée et propose à la Commission de donner un avis favorable.

La Commission adopte la proposition du Rapporteur.

QUESTION III - Marchés et Commandes

- 3°) Règlement d'indemnités à l'Entreprise Antoine Levaux, ses fils et Cie, pour l'exécution de travaux de déplacement, de la ligne principale à la traversée de la ville à Nantes.

M. CLAUDON expose que ce règlement a fait l'objet d'une étude très attentive du Comité des Marchés. L'entrepreneur avait demandé à être couvert de ses dépenses réelles, c'est-à-dire à recevoir la différence entre ces dépenses réelles et les sommes attribuées par le marché, soit 20.582.000 fr. Les Services ont pu ramener cette indemnité à 11.200.000 fr ; elle couvre trois périodes qui ont été étudiées séparément et pour chacune desquelles on a déterminé le dommage subi par l'entrepreneur et non son manque à gagner.

M. MICHEL constate que, d'après la note, les travaux en souterrain ne pouvaient pas être prévus. Pour quelle raison ne pouvaient-ils pas l'être ?

M. CLAUDON précise que c'est, en réalité, la difficulté d'exécution de ces travaux qui ne pouvait être prévue. De fait, cette difficulté a été très variable suivant la tranche de travaux considérée et ce sont les travaux les moins difficiles qui n'ont pas encore été exécutés. Or, le prix à payer était un prix moyen déterminé sur l'ensemble des travaux.

Le Conseil approuve le règlement.

5840

S.N.C.F.
Région de l'Ouest
Voie et Bâtiments

Exemplaire pour MM. les Membres
du Conseil d'Administration

Paris, le

28 NOV 1947

Exemplaire pour

NOTE

pour MM. les Membres du Conseil d'Administration

au sujet de propositions de règlement d'indemnités à l'Entreprise Ant. LEVAUX ses fils et Cie- 12, rue de Tilsitt à Paris pour l'exécution du lot B des travaux de déplacement de la ligne principale dans la traversée de la Ville de Nantes.

Montant de l'indemnité : 11 200 000 frs.

I- Historique et situation des travaux

Les travaux de déplacement de la ligne principale dans la traversée de la Ville de Nantes ont été effectués en plusieurs lots.

Après appel à la concurrence en date du 8 octobre 1940, l'entreprise LEVAUX s'est vu confier le lot B compris entre les km 1+709⁵⁰ et 2+631⁴⁹ du nouveau tracé par commande du 19-11-40 montant à 25 000 000 frs.

Le règlement des travaux était prévu suivant les prix d'une série spéciale affectés d'une majoration de 24%

Les travaux du lot B comportaient :

L'exécution d'un souterrain voûté pour 2 voies normales entre les km 1+709⁵⁰ et 2+181.

L'achèvement d'une galerie souterraine et de divers travaux accessoires.

Le raccordement de siphons au ruisseau de Pilleux.

La construction de divers tronçons d'égouts et caniveau de différents types, galerie de visite et puits d'aération, etc...

Le délai d'exécution était de 24 mois et l'ordre de service fixe le début des travaux au 1er décembre 1940.

Le chantier du lot B fut ouvert au titre du " Plan des Grands Travaux contre le chômage".

.../...

Au début des travaux (1er décembre 1940) l'entreprise a trouvé une main-d'oeuvre abondante avec tous les spécialistes nécessaires car il y avait à l'époque un grand nombre d'ouvriers en chômage dans tous les corps d'état dans la Région de Nantes.

Le chômage se trouva resorbé au cours du 1er semestre 1941 par suite de l'ouverture de nombreux chantiers par les Autorités occupantes en vue d'effectuer des travaux de fortifications sur les côtes.

Les salaires et avantages divers accordés par les Allemands sur leurs chantiers de fortifications étant de beaucoup supérieurs à ceux du Contrat Collectif, l'entreprise eut à enregistrer des départs d'ouvriers de plus en plus importants et en particulier des départs d'ouvriers spécialistes, qu'il lui fût impossible de combler, d'autant plus que les Autorités en question procédaient au fur et à mesure de leurs besoins à des réquisitions de main d'oeuvre qualifiée.

Cette situation devint rapidement critique. Dès le 29 juillet 1941 l'entreprise nous signala les difficultés d'exécution auxquelles elle avait à faire face du fait que la majeure partie de ses effectifs qualifiés avait disparu et que leur remplacement par une main d'oeuvre non spécialisée entraînait un nombre d'heures beaucoup plus important que celui qu'elle avait normalement prévu pour l'exécution des travaux.

A ces difficultés vinrent s'ajouter les interdictions de circulations et d'éclairage qui mirent l'entreprise dans l'obligation de travailler à un seul poste à partir du 30 juillet 1941 au lieu du travail à 2 postes à l'air libre et à 3 postes en souterrain tel qu'il avait été prévu au marché.

L'entreprise eut à faire face, en outre, à des difficultés sérieuses pour l'approvisionnement des matières et matériaux nécessaires à l'exécution des travaux.

Des arrêts de chantier ont été constatés par suite du manque de palplanches de ciment et d'explosifs.

Les difficultés d'approvisionnement en carburants et lubrifiants, la raréfaction et la mauvaise qualité des pièces détachées nécessaires à l'entretien du matériel, le manque presque total de métaux cuivreux, l'utilisation d'engins à gazogène etc... ont apporté des perturbations importantes dans la marche du chantier.

Ces arrêts de travaux et difficultés de toutes sortes ont été constatés et fréquemment signalés par l'entreprise en cours de travaux.

.../...

L'entreprise fit donc des réserves à l'égard général dans une lettre du 5 août 1941 et par lettre du 21 octobre 1941, elle nous demanda de modifier par un avenant les prix de base de son marché en raison des difficultés signalées ci-dessus.

Nous lui fîmes alors connaître que nous ne nous opposerions pas à examiner en fin de travaux, dans un but d'équité, les répercussions de ces difficultés.

Les travaux furent arrêtés le 15 juin 1942 sur ordre des Autorités d'Occupation, des travaux confortatifs se poursuivant ensuite jusqu'à 15 mars 1943.

Le pourcentage moyen des travaux exécutés du 1er décembre 1940 au 15 mars 1943 soit en 27 mois environ n'a pu être que de l'ordre de 60% sans qu'on puisse retenir vis-à-vis de l'entrepreneur une responsabilité quelconque dans ce retard.

A la Libération, les travaux ne furent pas repris.

L'entreprise fut invitée par ordre de service en date du 28-12-46 à prendre connaissance du décompte définitif des travaux exécutés. Elle répondit le 27-1-47 par un mémoire de réclamation en demandant une indemnité globale de 20 582 051 frs différée entre ses dépenses réelles qu'elle fixe à 36 607 666 fr et les sommes qui lui ont été réglées aux conditions du marché (16 025 615 frs) Elle n'apportait dans ce mémoire de réclamation (voir pièce annexe n°1) aucunes justifications précises, se bornant simplement à rappeler les difficultés auxquelles elle eut à faire face en cours d'exécution des travaux.

Par ordre de service du 3 mars 1947 (voir pièce annexe n°2) M. le Directeur de la Région lui notifia qu'en s'écartant de la règle qui lui prescrivait d'appuyer sa réclamation sur le décompte notifié, elle s'était exclue des voies de droit et que sa demande ne pourrait faire l'objet que d'un examen gracieux sous la réserve formelle qu'elle abandonne tout recours devant un tribunal.

Il lui précisait d'autre part, que l'examen de sa réclamation impliquait bien le règlement définitif d'une fin d'entreprise bien que les travaux n'aient pas été achevés.

Le 13 mars 1947 (voir pièce annexe n°3) l'entreprise s'en remettait à l'esprit d'équité de la S.N.C.F.

Le règlement de la réclamation LEVAUX correspondra donc à la liquidation du marché du 19 novembre 1940 ce qui supprime toutes les obligations que nous aurions pu avoir envers cette entreprise lors de la reprise des travaux du lot B.

.../...

II- Etude de la réclamation

L'étude en équité que nous présentons nous amène à considérer 3 périodes bien distinctes dans l'exécution des travaux

1ère période: du début des travaux (1-12-40)
au 29 juillet 1941

2è période : du 30 juillet 1941 au 15 juin 1942
(arrêt des travaux)

3è période : du 16 juin 1942 à la fin du chantier
(travaux confortatifs)

Dans la 1ère période nous ne retiendrons pas les difficultés de main d'oeuvre et d'approvisionnement exposées ci-avant car, si elles ont commencé à se manifester au cours de celle-ci, elles n'ont toutefois pas entraîné un bouleversement des prix du marché et nous estimons que cette période correspond à une période normale avec les aléas que comporte obligatoirement l'exécution de semblables travaux, aléas dont l'entreprise devait se couvrir dans ses propositions.

Toutefois dans cette période, l'entreprise a exécuté des déblais en souterrain (galerie de base, galerie de faite et abatages) dont les difficultés d'extraction sont beaucoup plus importantes que celles des déblais du stress non exécuté.

Les déblais exécutés ayant été réglés au prix du marché qui est un prix moyen pour l'ensemble des déblais en souterrain, il en est résulté une perte pour l'entreprise que nous estimons équitable de compenser par l'octroi d'une indemnité que nous appellerons "Exécution des déblais en souterrain dans la 1ère période".

Dans la 2è période nous sommes amenés à considérer les répercussions financières dues aux difficultés d'exécution signalées au chapitre précédent (Difficultés de main d'oeuvre, travail à un seul poste, difficultés d'approvisionnement) ainsi qu'à l'exécution de la partie la plus difficile des déblais en souterrain).

Toutes ces difficultés ont résulté de circonstances imprévisibles au moment de la remise des offres et nous estimons équitable d'en tenir compte par l'octroi d'une indemnité intitulée :

"Difficultés d'exécution dans la 2è période"

Dans la 3è période les conditions du contrat ont été complètement bouleversées puisqu'il s'agit de la période d'exécution des travaux confortatifs intéressant la sécurité et la conservation des parties d'ouvrages réalisées et pour lesquels les prix du marché n'étaient pas applicables.

.../...

Nous jugeons donc équitable de régler des travaux confortatifs sur dépenses contrôlées et d'allouer à l'entreprise une indemnité intitulée : Règlement des travaux confortatifs sur dépenses contrôlées dans la 3^e période"

En outre, certaines installations de chantiers importantes (estacades et trémies à matériaux) présentant un intérêt certain pour la reprise des travaux, nous jugeons opportun de nous en rendre propriétaire par l'octroi d'une indemnité correspondant à la différence entre les dépenses réelles d'installations et la partie de ces dépenses qui est amortie dans le règlement des travaux exécutés. Cette indemnité est calculée sous le titre :

"Acquisition d'estacades et de trémies à matériaux"

III- Calcul des différentes indemnités proposées :

Exécution des déblais en souterrain dans la 1^{ère} période

Dans cette période il a été exécuté :

Galerie de base.....	485 m3
Galerie de faite.....	187 m3
Abatages.....	39 m3

Le règlement correspondant, aux prix du marché, s'est élevé à 132 268 frs

On peut admettre que les difficultés d'extraction des déblais en souterrain par rapport aux déblais à l'air libre sont définies par les coefficients suivants (chiffres tirés de l'ouvrage de M. SEJOURNE)

Galerie de faite..	9
Galerie de base.....	9
Abatages.....	5
Stross.....	2,6
Air libre.....	1

Les sections correspondantes du souterrain du lot B étant de :

Galerie de faite..	6 m2. 70
Galerie de base.....	5 m2. 05
Abatages...	17 m2. 20
Stross.....	44 m2. 20

	73 m2. 15

Le coefficient moyen de difficulté dans la 1^{ère} période (Galeries et abatages) est de :

$$\frac{9 \times 6,70 + 9 \times 5,05 + 5 \times 17,20}{6,70 + 5,05 + 17,20} = 6,63$$

.../...

alors que pour l'ensemble de la Section ce coefficient moyen est de :

$$\frac{9 \times 6,70 + 5 \times 17,20 + 2,6 \times 44,20}{73,15} = 4,19$$

On peut donc en conclure que les difficultés d'extraction des déblais dans la première période ont été

$$\frac{6,65 - 4,19}{4,19} = 58\% \text{ plus grande}$$

et nous proposons d'allouer à l'entreprise l'indemnité suivante :

$$132\ 268 \text{ frs} \times 0,58 = 76\ 715 \text{ frs}$$

soit 76 700 frs

Ce calcul théorique conduit à l'application d'un pourcentage d'augmentation qui n'a rien d'excessif quand on le rapproche de celui que nous sommes amenés à appliquer pour les difficultés d'exécution dans la 2^e période.

Difficultés d'exécution dans la 2^e période

Nous possédons pour déterminer l'indemnité à allouer dans la 2^e période une base précise d'examen avec l'étude des prix de revient essentiels (Déblais et béton en souterrain) qui fût effectuée en 1942 sur la base des dépenses contrôlées.

Un résumé de cette étude des prix de revient fait l'objet de la pièce annexée n°4 à la présente notice

.../...

Le Tableau ci-dessous donne la comparaison de ces prix de revient avec les prix du marché

Désignation des travaux	Prix de revient	Prix de revient	Prix du marché	Majorations résultant	
	moyen calculé dans la période du 21-6-41 au 15-5-42	moyen calculé dans la période du 26-2-42 au 25-4-42	correspondants compte tenu de la révision des prix	1°- De la comparaison des prix du marché avec les prix de revient calculés du 21-6-41 au 15-5-42	2°- De la comparaison des prix du marché avec les prix de revient calculés du 26-2-42 au 25-4-42
Le m ³ de déblais en souterrain	618 fr	473 fr	191	$\frac{618-191}{191} = 224\%$	$\frac{473-191}{191} = 148\%$
le m ³ de béton en souterrain	847	810	618,65	$\frac{847-618,65}{618,65} = 37\%$	$\frac{810-618,65}{618,65} = 31\%$

Les travaux prévus au marché sont scindés en 2 groupes :

- Groupe I = Travaux de terrassements
- Groupe II = Travaux de maçonneries

Bien que les déblais en souterrain ne constituent que la moitié des travaux du groupe I et que les travaux de bétonnage en souterrain ne constituent que le 1/4 des travaux du groupe II nous admettrons que les majorations à retenir sont uniformes et applicables à l'ensemble des travaux du groupe I et à l'ensemble des travaux du groupe II puisqu'il a pu être constaté en cours d'exécution que les difficultés rencontrées ont eu un caractère général et par conséquent une influence analogue sur les travaux de la 2^e période.

Nous ne retiendrons de ces majorations, pour un règlement raisonnable d'une indemnité, que celles qui résultent des prix de revient les plus favorables, encore réduirons nous l'indemnité susceptible d'être envisagée en appliquant le coefficient

$$\frac{100}{105} \times \frac{9}{10}$$

résultant, dans tout règlement extra-contractuel, de la suppression du bénéfice et du maintien à la charge de l'entreprise d'une fraction de 10%.

Le montant des travaux exécutés et réglés aux conditions du marché dans la 2^e période étant de :

3 286 849 frs au titre du groupe I
 et 6 984 905 frs au titre du groupe II
 nous estimons équitable d'allouer à l'entreprise une indemnité de :

$$(3\ 286\ 849 \times 1,48 + 6\ 984\ 905 \times 0,31) \times \frac{100}{105} \times \frac{9}{10} = 6\ 025\ 592 \text{ frs}$$

soit 6 000 000 frs

Règlement des travaux confortatifs sur dépenses contrôlées dans la 3^e période

Le relevé des dépenses réellement faites par l'entreprise pour l'exécution des travaux confortatifs est de 6 200 540 frs ainsi que nous avons pu le vérifier par l'examen de sa comptabilité.

.../...

Ces dépenses se décomposent comme suit :

Main d'oeuvre y compris charges sociales....	2 869 586,20
Fournitures d'après factures.....	1 108 831,50

	3 978 417,50
Majoration pour frais généraux, taxes et bénéfice 22,6%(R'=11,83-R''=4,25-B=5)	869 122,50

	4 847 540,--
Location du matériel suivant les prix du barème F.N.T.P. avec rabais de 1/3 (taux inférieur à celui admis par le SNCF)	1 353 000,--

Total.....	6 200 540,--

Le règlement des travaux confortatifs qui a été effectué aux prix du marché s'est élevé, compte tenu de la révision des prix à 1 748 417 frs

La différence entre les dépenses réelles et les dépenses réglées est donc de :

$$6 200 540 - 1 748 417 = 4 452 123 \text{ frs}$$

Nous ne déduirons pas de cette somme, comme dans le calcul de l'indemnité précédente, le bénéfice et ne ferons pas un abattement de 10% puisque nous avons admis le règlement sur dépenses contrôlées. Il s'agit en effet de l'extension de travaux dans des conditions sans analogie avec celles prévues au marché.

Nous estimons donc équitable d'allouer à l'entreprise une indemnité de4 452 000 frs
=====

Acquisition d'estacades et de trémies à matériaux

Les dépenses afférentes aux grosses installations de chantier (Estacades et trémies) comprenant la main d'oeuvre d'installation et les fournitures se sont élevées à 1 112 251 frs ainsi que nous avons pu le vérifier.

La ventilation de cette dépense entre les groupes I et II est la suivante :

721 849 frs pour le groupe I
390 402 frs pour le groupe II

En considérant qu'il n'a été exécuté que 11 000 mètres cube de déblais sur les 37 000 m³ prévus (Groupe I) et que 3800 m³ de béton sur les 2400 m³ prévus (Groupe II) il n'a été amorti que :

.../...

-10-

	11000				
721 849	x	-----	=	214 604	frs au titre du groupe I
		27000			
		2800			
et 390 402	x	-----	=	176 611	frs au titre du groupe II
		8400		-----	
soit en totalité 391 215 frs					

Nous proposons donc d'allouer une indemnité de 1 112 251 - 391 215 = 721 036

1 112 251 - 391 215 = 721 036

soit : 721 000

qui nous rendra propriétaire des installations en question; ce que nous ferons bien préciser à l'entreprise au moment du règlement de l'indemnité.

IV- Montant total des indemnités allouées et conclusion

En résumé, nous proposons pour :

Exécution des déblais en souterrain dans la 1ère période.....76 700

Dépenses d'exécution dans la 2è période.....6.000 000

Règlement des travaux confortatifs sur dépenses contrôlées dans la 3è période.....4 452 000

Acquisitions d'estacades et de trémies à matériaux 721 000

11 249 700

Soit une indemnité nette et forfaitaire de :

11 200 000 frs

qui liquidera d'une façon définitive le marché du 19-11-40 les installations d'estacade et trémies devenant notre propriété

Il est proposé à MM.les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver l'octroi de cette indemnité.

Signé: Porchez

Région de l'OUEST

Ligne de TOURS à NANTES

5840

Déplacement de la Ligne Principale dans la traversée de la
Ville de NANTES

Propositions de règlement d'indemnités
à l'Entreprise ANT. LEVAUX SES FILS et CIE
12, rue de Tilsitt PARIS
pour l'exécution du Lot B des travaux

PIECES ANNEXES

- N° 1 - Mémoire de réclamation de l'Entreprise
- N° 2 - Ordre de Service du 3 Mars 1947 de M. le Directeur
de la Région
- N° 3 - Réponse du 13 Mars 1947 de l'Entreprise
- N° 4 - Etude de prix de revient

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'OUEST
Service de la Voie
et des Bâtiments

Arrondissement de NANTES

Déplacement de la Ligne Principale dans la traversée de la Ville
avec passage en tranchée dans le bras de l'Hôpital comblé

LOT B

compris entre les P.K. 1 + 709,50 et 2 + 631,49
du tracé

MEMOIRE DE RECLAMATION SUR
DECOMPTE GENERAL & DEFINITIF

Par ordre de Service n° 155 en date du 28 Décembre 1946, l'Entreprise A. LEVAUX & SES FILS a été invitée à prendre connaissance du décompte définitif de son marché relatif au " déplacement de la ligne principale dans la traversée de la Ville de NANTES -Construction d'un souterrain Lot B".

Les travaux nous ont été confiés par lettre de commande n° 07174 du 19 Novembre 1940

Ils comportaient :

-Construction d'un souterrain voûté pour 2 voies normales entre les P.K. 1 + 709,50 et 2 + 181

-Achèvement d'une galerie souterraine et de divers travaux accessoires

Raccordement de siphons au Ruisseau de Pilleux - Carrefour Dubanten - Mouris

Construction de divers tronçons d'égouts et caniveaux de différents types, galeries de visite, puits d'aération etc...

...

Les prix du bordereau étaient révisables par application de la formule prévue à l'article 4 bis du Cahier des Charges Spéciales

Le délai contractuel était de 24 mois, le point de départ de ce délai avait été fixé au 1er Décembre 1940

Le montant approximatif des travaux avait été fixé d'après nos propositions à 25.000 .000 francs, augmentation de 24 % comprise.

Nous avons établi ces propositions en nous basant sur l'approvisionnement normal, tant comme délai que comme qualité, des matériaux, pièces de rechange, matières d'entretien et diverses, nécessaires à la bonne marche des chantiers, et en tenant compte d'une marche régulière des travaux comportant, conformément d'ailleurs à l'article 4 du marché, les effectifs nécessaires pour travailler à 2 postes à l'air libre, et à 3 postes pour les travaux exécutés en souterrain.

Les prévisions de ce programme, la valeur de nos cadres ainsi que l'importance de notre matériel et de nos installations nous avaient également permis d'escompter une réduction importante du délai de 24 mois prévu et par conséquent le bénéfice correspondant des primes pour avances.

Or, nous nous sommes heurtés, peu après le commencement d'exécution des travaux, à des difficultés d'approvisionnement et de recrutement de main - d'oeuvre sans cesse accrues, difficultés que nous avons signalées à plusieurs reprises à M.M. les Ingénieurs chargés de la surveillance des Travaux, notamment par nos lettres des 5 Août et 21 Octobre 1941.

Nous exposons à nouveau ces faits, lesquels démontrent dans quelles conditions imprévues nous avons dû travailler et comment ils sont la cause du bouleversement total de l'économie de notre contrat.

a) Difficultés de main- d'oeuvre :

L'article 20 du Cahier des Charges Spéciales spécifiait que les travaux figuraient au " Plan des Grands Travaux contre le "chômage" et par lettre du 26 Novembre 1940, M. le Chef d'Arrondissement, en nous demandant notre programme comportant pour chaque phase les effectifs ouvriers nécessaires, nous rappelait que l'Administration Préfectorale suivant de très près la question des effectifs sur les chantiers de grands travaux, l'embauchage sur notre chantier devait être conforme aux prévisions du programme

Ce souci d'employer le maximum d'ouvriers sur les chantiers à ouvrir, souci qui nous a été exposé à différentes reprises, n'était pas exagéré, car, au moment de l'adjudication, il y avait à NANTES, dans tous les corps d'état, un afflux d'ouvriers en chômage. C'est ainsi que pour nos chantiers de démolitions qui ont précédé ceux du lot B, nous avons pu très facilement embaucher l'effectif nécessaire et conduire rapidement les travaux, puisque nous avons touché une prime pour avance malgré le très court délai imposé.

Cependant, avant leur achèvement, nous avons commencé à enregistrer une baisse importante de l'effectif, puis, tout de suite après l'ouverture des chantiers du Lot B, s'est révélée l'impossibilité absolue de travailler à plus d'un poste et encore le poste unique du tunnel ne comportait même pas un effectif suffisant.

Cette situation due à l'embauche massive pour de nombreux chantiers ouverts par les Autorités d'Occupation avec des salaires et avantages très supérieurs à ceux des Conventions Collectives, a été aggravée encore par les réquisitions de personnel qualifié opérées sur notre chantier même.

Enfin, pour conserver une certaine stabilité des ouvriers embauchés et compenser les départs, nous avons dû payer des primes importantes, dites "de rendement", lesquelles constituaient en réalité un véritable sur-salaire, car les rendements obtenus ont été toujours très inférieurs aux rendements habituels que nous avions d'ailleurs escomptés dans l'établissement de nos prix. Ces rendements très bas que nous avons enregistrés étaient dus au manque général de main-d'oeuvre qui nous obligeait à garder de mauvais ouvriers et aussi, pour une large part, aux restrictions alimentaires depuis l'adjudication.

Cette stabilité relative a d'ailleurs été difficile à maintenir, puisque le 1er Mai 1942 nous arrivions, entre autre à M. le Chef d'Arrondissement que nous n'arrivions plus à compenser la baisse de l'effectif par des embauchages et que, notamment, pour une équipe de décharge, il restait 8 ouvriers alors que 180 avaient été embauchés pour cette même équipe sur 3 mois environ, la majeure partie des départs étant la conséquence de surenchères de salaires dans NANTES même, pour des chantiers de l'Armée allemande.

Nous ajoutons, que, malgré toutes nos démarches et la publicité que nous avons faite, nous n'avons jamais pu assurer le recrutement nécessaire et que tout a été mis en oeuvre pour retenir le personnel embauché: nous citons, notamment l'activité de notre Comité Social dès sa création.

Nous signalons aussi que des spécialistes pour les travaux de tunnel que nous avions pu retenir en zone interdite (régions minières) n'ont pu franchir la ligne de démarcation entre zone occupée, et zone interdite, les Autorités allemandes ayant refusé les autorisations nécessaires.

b) Difficultés d'approvisionnement

Les matériaux et matières nécessaires aux travaux tels que, ciment, fers, bois, explosifs, palplanches, gravillons, carburants, lubrifiants, etc... ont été approvisionnés difficilement et ont provoqué plusieurs arrêts de chantier. Indépendamment de ces arrêts, le manque de régularité des approvisionnements nous a empêché de suivre un programme rationnel, d'organiser nos équipes comme elles auraient dû l'être, tout en nous obligeant à des stockages et à des transports onéreux.

Les quantités d'essence, de gas-oil et d'huile de graissage qui nous ont été fournies par la S.N.C.F. furent nettement insuffisantes pour assurer le transport des approvisionnements et des déblais aux décharges. En particulier, par notre lettre du 1er Juillet 1941, nous signalions notre position critique quant aux lubrifiants..

Les difficultés rencontrées pour se procurer des pièces de rechange et des matières d'entretien, ainsi que la pénurie des lubrifiants ou l'emploi de qualités d'huiles non appropriées, entraînant une mesure rapide du matériel.

En même temps que l'entretien devenait plus difficile et plus onéreux les immobilisations devenaient aussi plus fréquentes.

Nous rappelons aussi que certaines matières telles que le cuivre, le bronze, l'acier pour fleurets, l'appareillage électrique, etc... étaient pratiquement introuvables et que certains appareils, notamment le transformateur du tunnel, n'ont pu être réparés faute de cuivre.

Enfin nous rappelons également que nous avons signalé la mauvaise qualité des matières; ciment, aciers à fleurets, explosifs (dynamite gomme surtout), huiles de graissage, bois de mines échauffés livrés en mauvaises longueurs ou en diamètres non appropriés, charbon au pouvoir calorifique réduit de moitié, aciers à béton livrés en longueurs quelconques, matériel neuf mal construit faute de matières convenables, emploi de pneus d'occasion, difficultés avec les gazogènes, manque de charbon, etc...

c) Formule de variation de prix et frais généraux

Toutes les difficultés que nous venons de signaler augmentées de celles résultant des réglementations et formalités nouvelles (les réglementations de la Défense Passive et la restriction des heures de circulation, empêchant de travailler à plusieurs postes tant à ciel ouvert qu'en souterrain) ont entraîné la hausse des prix de revient dans des proportions considérables sans que même les hausses de prix des matières puissent être prises en compte en totalité par la formule de révision remplaçant l'art. 37 du C.C.C.G. laquelle ne vise que les variations officielles des index de prix choisis.

Or, indépendamment de l'impossibilité de constituer les équipes prévues au marché d'où augmentation de nos frais généraux et des immobilisations de matériel prévus, des moindres rendements de la main-d'oeuvre et des sursalaires que nous avons payés sous diverses formes et qui n'étaient pas pris en compte, nous avons supporté également, sans contre-partie, des majorations sensibles de prix pour toutes les fournitures autres que celles représentées par les index choisis et dont les variations plus difficiles à régler étaient beaucoup plus importantes en pourcentage que celles constatées sur les matériaux faisant l'objet des paramètres de la formule.

Les conditions d'exécution imprévisibles qui nous ont été imposées par les événements et qui se sont continuées jusqu'à l'arrêt des chantiers ne pouvant rentrer dans les aléas normaux de notre marché, nous avons demandé à M. le Chef d'Arrondissement par lettre du 21 Octobre 1941 qu'il nous soit accordé :

- a) des prix nouveaux
- b) une nouvelle formule de révision tenant compte de l'influence réelle des majorations constatées
- c) le remboursement de toutes les charges supportées par l'Entreprise jusqu'à l'établissement du nouveau bordereau de prix.

Cette demande était vraisemblablement à l'étude lorsque par ordre de service du 15 Juin 1942 nous avons reçu notification de suspendre tout travail sur nos chantiers, sauf en ce qui concernait les travaux confortatifs pour les parties d'ouvrages dont l'arrêt risquait de compromettre la sécurité.

A la suite de cette décision, prise en exécution d'instructions émanant des Autorités d'occupation, nous avons adressé, le 20 Juin 1942, une lettre de réserve sur

les conséquences de toute nature découlant de l'arrêt des chantiers et en particulier nous demandions si la S.N.C.F. envisageait des dispositions spéciales pour nous rembourser le découvert important qui existait sur cette entreprise depuis son origine, ou si, au contraire nous devons présenter des offres de règlement.

Par lettre du 3 Juillet 1942 M. LEGRAND, Chef d'Arrondissement nous demandait de lui donner des précisions sur les réserves faites concernant les conséquences de l'arrêt des chantiers, et en particulier, sur notre demande de présentation d'offres de règlement.

Le 15 Juillet suivant nous répondions à M. LEGRAND qu'en l'absence de toute indication concernant la durée de suspension des travaux, il nous était difficile d'en déterminer avec exactitude les conséquences, mais que celles-ci visaient notamment :

- 1° - Immobilisation partielle du personnel et du matériel
- 2° - Frais généraux fixes (frais de Siège Social, frais de bureaux, locaux, entretien du matériel, location, assurances, gardiennage etc..) qui restent constants pour un chiffre d'affaires moindre).
- 3° - Augmentation considérable du prix de revient des travaux confortatifs due notamment :
 - a) au déplacement et changement d'affectation des équipes
 - b) à la perte de rendement relative à la spécialisation déjà acquise de ces équipes et au licenciement envisagé qui freine le travail de celles-ci.
- 4° - Installations déjà effectuées mais non amorties par suite de l'arrêt de certains travaux.
- 5° - En général, désorganisation de notre entreprise avec sans contre-partie, l'augmentation du délai de garantie et de nos responsabilités civiles et décennales.

En ce qui concernait notre demande de présentation d'offres de règlement nous rappelions notre lettre du 21 Octobre 1941 en indiquant que l'arrêt des chantiers pour un temps indéterminé ne permettant plus d'envisager le rajustement des prix, nous pensions alors que notre Entreprise rentrerait depuis son origine, dans la catégorie des travaux susceptibles d'être rémunérés sur la base des dépenses contrôlées.

Aucune décision n'est intervenue à ce sujet.

... Nous rappelons enfin nos lettres des 26-4-1941 et 19-12-1942 par lesquelles nous demandions que le montant des droits de patente ne nous soit pas retenu du fait qu'il n'entraît pas dans nos prévisions.

En résumé, tous les efforts que nous avons faits pour poursuivre les travaux malgré le changement radical des conditions d'exécution résultant des circonstances exceptionnelles qui nous ont été imposées, se sont traduits par une majoration considérable des dépenses, majoration absolument imprévisible qui affecte à la fois la main-d'oeuvre, les matériaux, les matières et fournitures diverses l'immobilisation du matériel, les frais généraux.

La multiplicité des causes de déficit et leurs interférences rendent difficile l'évaluation précise des dommages subis du fait de chacune d'elles.

Pour toutes les raisons que nous venons d'exposer nous demandons le remboursement des dépenses supplémentaires que nous avons supportées depuis le début des travaux jusqu'au 15 Mars 1943 date de réquisition du chantier par les autorités allemandes, dont le montant s'élève à Frs : 20.582.051 calculé et réparti comme suit :

A - Recettes

1° Montant du décompte définitif	15.149.495
2° Commandes diverses	876.120
Total	<u>16.025.615</u>

B - Montant des Dépenses supportées par l'Entrepreneur

1° Main d'oeuvre :

a) Montant des feuilles de paie	8.565.392
b) Charges sur salaires	5.062.669
	<u>13.628.061</u>

2° Fournitures diverses et transport

Relevé des dépenses en matériaux transports et fournitures diverses ... 10.589.349.-

3° Frais généraux de chantier 529.631.-

4° Impôts et frais généraux du Siège 4.737.625.-

5° Location de Matériel 7.323.000.-

Montant total des dépenses 36.607.666.-

...

Report36.607.666.-
Déduire : Montant des recettes16.025.615

Montant des Dépenses supplémentaires
dont nous demandons le remboursement 20.582.051.-

Intérêts - Nous demandons qu'il nous soit alloué sur toutes sommes finalement reconnues comme dues des intérêts au taux légal à dater de l'exigibilité des dites sommes ou subsidiairement à dater des présentes jusqu'à complet paiement, avec capitalisation aux dates de nos précédentes demandes

Paris, le 25 Janvier 1947

Société ANTOINE LEVAUX
ses FILS & Cie.

.....

T

Lettre valant ordre de Service

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre réclamation à la suite de la notification du décompte définitif du lot B des travaux de déplacement de la ligne principale dans la traversée de la Ville de NANTES.

Vous l'intitulez "mémoire de réclamation sur décompte général et définitif" et vous fournissez un bilan de vos recettes et dépenses de chantier, avec demande de remboursement du solde déficitaire.

Nous sommes d'accord pour considérer avec vous, alors que le décompte notifié ne portait que le titre de décompte définitif partiel, qu'il s'agissait bien d'un décompte de fin d'entreprise, bien que les travaux n'aient pas été entièrement terminés.

D'autre part, en présentant votre réclamation comme un bilan en "recettes et en dépenses" d'ailleurs très succinct, en raison dites-vous, "de la multiplicité des causes de déficit et leurs interférences rendant difficile l'évaluation précise des dommages subis du fait de chacune d'elles", vous n'avez pas appuyé votre réclamation sur les éléments du décompte notifié comme vous en aviez l'obligation et vous avez rendu tout examen régulier de celle-ci impossible.

Dans ces conditions, nous considérons que vous vous êtes excluse de toute voie de droit et que vous avez encouru la déchéance. Nous vous l'opposons donc et vous l'opposerions devant un Tribunal si vous veniez à porter votre réclamation devant lui.

...

Messieurs Levoux, Fils & Cie
12, rue de Tilsitt
PARIS (8è)

Sous la réserve formelle que vous abandonniez tout recours à ce Tribunal, nous ne nous refuserions pas, sur une demande de votre part auprès de nous, à procéder à titre gracieux à l'examen des questions en litige et vous indiquerions alors les renseignements précis que vous auriez à nous fournir dans ce but.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Signé : PORCHEZ

Paris, le 13 Mars 1942

ANTOINE LEVAUX SES FILS & CIE
TRAVAUX PUBLICS

12, rue de Tilsitt PARIS (8è)

D / ER

Monsieur le Directeur de la Société
Nationale des Chemins de Fer Français
Région OUEST
20, rue de Rome
PARIS

Monsieur le Directeur,

Objet : Réclamation lot. Votre lettre du 3-3-47

Comme suite à l'entretien qu'à bien voulu nous accorder M. L'Ingénieur en Chef BERTRAND, nous avons l'honneur de vous informer que nous acceptons très volontiers le règlement amiable de cette affaire ainsi que vous l'avez envisagé.

Nous n'avons d'ailleurs jamais pensé qu'elle puisse ne pas être examinée dans l'esprit d'équité habituel à votre Administration et que l'intervention d'un Tribunal soit nécessaire. Nous pourrions de cette façon en terminer rapidement ainsi que vos Services en ont manifesté l'intention.

Notre demande basée sur l'ensemble des réclamations formulées au cours de l'exécution des travaux pourra donc être examinée point par point. Nous vous fournirons tous les éléments de dépenses ainsi que les coefficients et pourcentages adoptés pour le calcul de la location de matériel, les frais généraux et le bénéfice.

Nous avons tout lieu de penser qu'après cet examen, les chiffres auxquels vous concluriez ne pourraient présenter de variations par rapport aux nôtres que par suite d'une interprétation différente quant aux coefficients et pourcentages adoptés.

Sous cette garantie, nous avons l'espoir que vous apprécierez, comme il convient, l'esprit de conciliation dont nous faisons preuve, d'autant plus que nous croyons devoir vous préciser que notre réclamation ne concerne que

...

le décompte partiel que vous nous avez notifié, lequel ne saurait être considéré comme un décompte général définitif de fin de travaux, le marché n'étant pas été résilié. Mais nous ajouterons à ce sujet, que si la réclamation que nous vous avons présentée sur le montant des travaux effectivement exécutés, fait l'objet d'un règlement équitable sans vaine procédure, nous nous engageons d'ores et déjà à ne pas vous demander les indemnités auxquelles nous pourrions avoir droit.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments respectueusement dévoués.

Société ANTOINE SES FILS & CIE

Un Gérant :

...

1°) Base : dépenses contrôlées.

2°) Salaires : 10 f 34 de l'heure, y compris primes de rendement.

3°) Charges au 1-1-42

a) Charges R proportionnelles aux salaires :

Assurances Sociales	3.60
Congés payés	4.50
Taxe d'apprentissage	0.20
Allocations familiales	12.00
Assurances accidents	9.99
Frais sur précédents	0.45
Hygiène	1.00
Assurance aux tiers	0.82
Outillage à main	3.00
C.O.B.T.P.	1.40
Patente normale	0.25
R =	<u>37.21</u>

B) Charges R' proportionnelles aux déboursés :

Intérêts des avances d'argent	1.33
Frais généraux de siège	4.50
Direction locale	6.00
R' =	<u>11,83</u>

c) charges R" proportionnelles aux frais de règlement :

Taxe à la production	3.00
Taxe de transaction	1.00
Taxe locale	0.25
R" =	<u>4.25</u>

d) Bénéfice

5%

e) Majoration sur M.O. $\frac{1.3721 \times 1,1183 \times 1.05 - 1}{0,9575} = 68,3\%$

Majoration sur fournitures $\frac{1,1183 \times 1.05 - 1}{0,9575} = 22,6\%$

4°) Détermination du prix de revient moyen dans la période du 21 Juin 1941 au 15 Mai 1942.

A) Délais -

(Groupe I) 9.938 m³ (2.554 m³ galeries de faite
3.578 galerie de base
3.806 abatages)

Décomposition du prix de revient :

Main d'oeuvre	224,40	par m ³
Majoration 68,3%	153,25	"
Fournitures	144,80	"
Majoration 22,6%	32,75	"
	<u>555,20</u>	

Location du matériel.. 62,80

618 Frs

B) Béton 3.217 m³ (Groupe II)

Décomposition du prix de revient

Main d'oeuvre	229,25	par m ³
Majoration 68,3%	156,60	"
Fournitures	293,10	"
Majoration 22,6%	66,25	"
	<u>745,20</u>	

Location du matériel 101,80

847 Frs

5°) Détermination du prix de revient moyen dans la période du 26 Février 1942 au 25 Avril 1942.

A) Deblais

Groupe I 3.093 m³ (Galerie de faite 813 m³
Galerie de base 752
Abatages 1528)

Décomposition du prix de revient :

Main d'oeuvre	141,90	par m ³
Majoration de 68,3%	96,95	"
Fournitures	144,80	"
Majoration de 22,6%	32,75	"
	<u>416,40</u>	

Location du matériel 56,60

473 Frs

.../....

B - Béton

Groupo II - 1105 m3

Décomposition du prix de revient -

Man d'oeuvre	210,15	par m3
Majoration 68,5%	143,50	"
Fournitures	293,10	"
Majoration 22,6%	66,25	
	<u>713,00</u>	
Location du matériel	97,00	

810 Frs

M. Aurenge estime qu'il résulte de la correspondance échangée entre les parties, qui figure en annexe à la présente note, que celles-ci se sont placées en dehors du terrain contractuel pour le règlement de l'indemnité.

Mais il n'en demeure pas moins que la S.N.C.F. a pris l'engagement formel de verser une telle indemnité calculée en équité et cet engagement serait, si elle refusait de l'exécuter, sanctionné par le Tribunal.

Quant aux bases de calcul de l'indemnité, telles qu'elles sont exposées dans la note, elles relèvent d'une appréciation de fait pour laquelle le service intéressé apparaît seul compétent.

En cas de litige porté devant le Tribunal, celui-ci ne pourrait statuer lui-même qu'ex aequo et bono, en marge des dispositions du contrat.

Credit pour les Fleurs de Nauts

=

Secrétariat
du
Conseil d'Administration

88, rue Saint-Lazare, 88
PARIS IX°

LETTRES RECUES ET EXPEDIEES

Un exemplaire est adressé à tous les
Membres du Conseil d'Administration

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

17 mars 1941.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 28 janvier 1941 faisant suite à mes lettres des 18 novembre 1940 et 9 janvier 1941, vous avez bien voulu me faire savoir que les termes de la Convention conclue le 10 novembre 1933 entre le Ministère des Travaux Publics et les réseaux de l'Etat et de Paris-Orléans empêchaient de mettre à la charge de l'Etat la totalité des dépassements susceptibles de se produire au cours de l'exécution des travaux de déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de la ville de Nantes.

Vous ajoutez, toutefois, que vous avez proposé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, pour être inséré dans la Loi de Finances du 2ème trimestre 1941, un projet d'article tendant à adopter la répartition suivante :

- à la charge de l'Etat 23 millions
- à la charge de la S.N.C.F..... 7 millions

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, tout en rappelant les termes de ses lettres des 18 novembre 1940 et 9 janvier 1941, la S.N.C.F. s'incline devant votre décision dont elle ne peut que prendre acte.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°)

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 28 janvier 1941

Direction Générale
des transports

Service Economique

1er Bureau

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer

Par lettre D. 640/12 du 9 janvier 1941, votre Société formule des objections contre l'inscription au programme spécial d'équipement d'un crédit de 30 millions, destiné à couvrir les dépassements susceptibles d'être enregistrés au cours de l'exécution des travaux relatifs à la déviation de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.

J'ai l'honneur de vous informer qu'étant donné les termes de la convention du 10 novembre 1933 fixant la répartition des dépassements éventuels de dépenses, il n'a pas été reconnu possible de mettre la totalité de ces dépassements à la charge de l'Etat.

Toutefois, j'ai proposé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances, un projet d'article, dont ci-joint copie, tendant à adopter la répartition suivante :

- à la charge de l'Etat : 23 millions
- à la charge de la S.N.C.F. : 7 millions.

Ce projet d'article n'a pas été inséré dans la loi de finances du 31 décembre 1940 : mais j'insiste à nouveau auprès de M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances

pour qu'il en soit fait état dans la loi de finances du 2ème trimestre de 1941.

L'exécution stricte de la convention précitée aurait conduit la S.N.C.F. à supporter les 4/5 du dépassement; d'autre part, l'achèvement des travaux étant effectué au titre du programme spécial d'équipement, les charges incombant à la Société Nationale pour sa contribution se trouvent sensiblement allégées.

Dans ces conditions, j'estime que cette solution transactionnelle est de nature à donner satisfaction à votre Société.

Signé : BERTHELOT

ng.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

REPUBLIQUE FRANCAISE

Direction Générale
des Transports

Paris, le

Service Economique

PROJET DE LOI DE FINANCES de 1941

1er Bureau

Article Participation de l'Etat aux travaux
de déplacement de la ligne de Tours à
St-Nazaire dans la traversée de la
Ville de Nantes.

Par dérogation à la convention du 10 novembre 1933,
passée entre l'Etat, la Compagnie d'Orléans et l'Administra-
tion des chemins de fer de l'Etat, et approuvée par l'article
19 de la loi du 30 juin 1934, les suppléments de dépenses
résultant de l'achèvement des travaux d'aménagement de la
traversée de Nantes évalués à 30 millions de francs seront
répartis ainsi qu'il suit :

- à la charge de l'Etat 23 millions
- à la charge de la S.N.C.F. 7 -

Ces dépenses seront imputées au programme spécial
d'équipement que la Société Nationale des Chemins de fer est
autorisée à réaliser en vertu de la loi du 29 octobre 1940.

La part des dépenses à la charge de l'Etat sera rembour-
sée en annuités dans les conditions prévues à l'article 3
de la convention susvisée du 10 novembre 1933.

.....

PROJET DE LOI DE FINANCES

de 1941

Article Participation de l'Etat aux travaux de déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire dans la traversée de Nantes.

EXPOSE DES MOTIFS

L'article 19 de la loi du 30 juin 1934 déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour le déplacement de la ligne de Tours à Saint-Nazaire, dans la traversée de la ville de Nantes, a approuvé une convention passée le 10 novembre 1933 entre l'Etat, la Compagnie d'Orléans et l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

Aux termes de cette convention, les dépenses évaluées primitivement à 199 millions de francs étaient ainsi réparties :

- à la charge de l'Etat.....	23	millions
- - du Réseau de l'Etat...	17	-
- - de la Cie d'Orléans...	55	-
- - des collectivités (Ville de Nantes, Cham- bre de Commerce, Dépar- tement).....	74	-
- avance imputable au compte des tra- vaux complémentaires de la Compa- gnie d'Orléans et gagée sur le pro- duit des surtaxes de transit.....	30	-

Total égal..... 199 -

Dans le cas où l'exécution du projet entraînerait un dépassement sur l'évaluation ci-dessus, la répartition du dépassement devrait être faite entre l'Etat, la Compagnie d'Orléans et le réseau de l'Etat au prorata de leur participation respective.

L'exécution des travaux ayant subi certains retards, le projet a été révisé au début de 1939 a réévalué à 235 millions de francs. Un décret du 21 septembre 1939 a autorisé le

....

remaniement et la fusion des surtaxes locales temporaires destinées à couvrir les participations des collectivités. Dans le projet remanié, la contribution de la Société Nationale des Chemins de fer était fixée à 80.200.000 frs (non compris les avances couvertes par surtaxes de transit) et celle de l'Etat à 41.400.000 frs.

En raison des hostilités, l'exécution du programme a été réduite aux travaux les plus urgents.

Depuis l'Armistice, il a été reconnu que les travaux en question sont indispensables et que leur ajournement ne pourrait vraisemblablement qu'entraîner des augmentations importantes de dépenses. Il y a d'autre part intérêt à activer l'achèvement des travaux pendant que la circulation est moins importante qu'en période normale.

Les évaluations du projet ramené remontant au début de 1939, il y a lieu de prévoir un dépassement de dépenses évalué à 30 millions de francs.

L'application stricte de la convention approuvée par la loi du 30 juin 1934 conduirait à mettre à la charge de la Société Nationale la plus grosse partie de ce dépassement.

Or, en fait, les travaux de déplacement de la ligne qui doivent permettre le passage de la voie ferrée en galerie ou en souterrain ont le caractère des travaux d'établissement, auxquels l'Etat, sous le régime normal de construction des lignes nouvelles, contribue à concurrence des 4/5.

Pour tenir compte, d'une part, de la nature des travaux en cause, et d'autre part, des charges importantes incombant déjà à la S.N.C.F. dans l'exécution du projet, il est proposé de répartir ainsi qu'il suit le nouveau dépassement :

- S.N.C.F. 7 millions
- Etat 23 -

Tel est l'objet du projet d'article ci-joint.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 640/12

Paris, le 9 janvier 1941.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 11 décembre 1940, vous avez bien voulu m'adresser, à titre de notification :

1°- ampliation d'un arrêté du 2 décembre 1940 fixant une nouvelle répartition des crédits affectés au programme quinquennal;

2°- ampliation d'un arrêté du même jour donnant la répartition des dépenses du programme spécial d'équipement;

3°- des exemplaires d'un projet de convention à passer entre l'Etat et la S.N.C.F. pour fixer les modalités de financement des travaux faisant l'objet du programme spécial d'équipement.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous n'avons aucune objection à présenter sur la consistance des projets dont la nomenclature est donnée en annexe de l'arrêté fixant la répartition des crédits affectés aux travaux du programme quinquennal.

Par contre, nous relevons qu'un crédit de 30 millions a été inscrit au titre du programme spécial d'équipement sous la rubrique "IV - Gares de voyageurs - aménagement de la gare de Nantes". Ce crédit ne figurait pas dans les propositions que nous vous avons adressées. D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, il aurait pour objet de couvrir les dépassements susceptibles d'être enregistrés au cours de l'exécution des travaux relatifs à la déviation de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes.

Permettez-moi de vous rappeler, à ce sujet, que par lettres en date des 6 septembre et 18 novembre 1940, j'ai attiré tout spécialement votre attention sur l'éventualité de ces dépassements en vous informant que la S.N.C.F. ne voyait pas la possibilité de les couvrir elle-même par une augmentation de sa participation financière déjà très importante à l'opération. En fait, nous n'avons

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,
246, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°)

accepté de reprendre, à la demande du Gouvernement, l'exécution des travaux qu'à la condition que les dépassements susceptibles de se produire seraient entièrement à la charge de l'Etat. Vous avez bien voulu, au surplus, vous déclarer vous-même d'accord sur cette formule au cours de la réunion tenue le 19 octobre 1940 dans votre Cabinet (examen des programmes de travaux intéressant la Direction des routes).

Nous ne pouvons, dans ces conditions, accepter l'inscription du crédit de 30 millions que vous avez prévu au programme spécial d'équipement et nous vous demandons de bien vouloir réexaminer la question.

Je vous retourne, par ailleurs, deux exemplaires, datés et signés, de la Convention relative aux modalités de financement des travaux faisant l'objet du programme spécial d'équipement.

Nous avons pris note des observations formulées par M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances, en ce qui concerne les modifications que les circonstances pourraient amener les Départements des Finances et des Communications à apporter à la consistance du programme, et nous y donnons notre accord sous la double réserve ci-après.

Tout d'abord, il doit être entendu que les modifications ou retranchements qui seraient ainsi décidés ne pourraient, en aucun cas, porter sur des travaux ayant déjà reçu un commencement d'exécution.

D'autre part, nous considérons qu'une modification de la Convention devrait nécessairement intervenir dès que les aménagements ou suppressions demandés par le Gouvernement seraient de nature à porter atteinte à l'équilibre financier de l'ensemble du programme.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service Economique

A R R E T É

Le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances et le
Secrétaire d'Etat aux Communications,

Vu la loi du 29 octobre 1940 autorisant la Société
Nationale des Chemins de fer français à engager des dépenses
pour l'exécution de divers programmes de travaux;

^
A R R E T É N T :
^

Article 1er - Le programme spécial d'équipement auto-
risé par la loi du 29 octobre 1940 est arrêté conformément
au tableau annexé au présent arrêté.

Article 2 - La Société Nationale des Chemins de fer
français soumettra à l'approbation du Secrétaire d'Etat aux
Communications les projets des travaux inscrits au programme
spécial d'équipement.

Article 3 - La Société Nationale des Chemins de fer
français présentera au Ministre Secrétaire d'Etat aux Fi-
nances et au Secrétaire d'Etat aux Communications ses propo-
sitions relatives à l'échelonnement des paiements à faire
au titre du programme spécial d'équipement.

Les autorisations de dépenses correspondantes seront
fixées chaque année par la loi de finances.

Fait à le 2 décembre 1940

Le Ministre Secrétaire
d'Etat aux Finances,

(s) Y. BOUTHILLIER.

Le Secrétaire d'Etat aux
Communications,

(s) BERTHELOT.

Pour Copie conforme :
Le Chef du 1er bureau,

(s)

Dépense en millions
Montant total

III - GARES DE TRIAGES

Extension du triage d'ACHERES, aménagement d'un transbordement, établissement d'une troisième voie entre SARTROUVILLE et MAISONS-LAFFITTE et d'un terminus à POISSY.....	48
Agrandissement du triage de CHALONS-sur-MARNE.....	30
Amélioration du triage de LA CHAPELLE St-LUC BARBERAY (Troyes).....	17,5
Création d'un triage à TOULOUSE en vue de l'amélioration de la gare à voyageurs.....	95
Extension du triage de COURBESSAC.....	45
Réaménagement des faisceaux de triage de VAIVRE (VESOUL).....	14
Extension des installations de triage de VALENCIENNES.....	1,4
Extension des installations de triage de BULLY-GRENAY.....	11
Remaniement des garages de HENIN-LIETARD.....	5,8
Amélioration de la gare de triage de TERGNIER.....	19,2
Total.....	<u>286,9</u>

Report 292,1

Réalisation de la voie directe à la traversée des
gares de voie unique sur les sections :

CLERMONT-FERRAND - NIMES)	
LIVRON - BRIANCON)	
St-PIERRE D'ALBIGNY - BOURG St-MAURICE)	10,-
St-ANDRE-le-GAS - CHAMBERY)	
GRENOBLE - MARSEILLE)	
BELLEGARDE (Ain) - ANNEMASSE)	

Remplacement par un pont fixe du pont tournant sur la Somme; sur la ligne d'AMIENS à BOULOGNE aux abords d'ABBEVILLE.....		10 (1)
---	--	--------

Doublement de la ligne NIORT - POITIERS.....		26
--	--	----

Amélioration de la sécurité entre MANTES-STATION et MANTES-GASSICOURT.....		60
---	--	----

Suppression de la cisaille de la bifurcation de NOGENT S/ OISE à CREIL.....		115
--	--	-----

Total.....		513,1
------------	--	-------

(1) - Participation de la S.N.C.F. pour un projet total de 19 millions.

IV - GARES DE VOYAGEURS

Suppression de la gare St-SERGE à ANGERS.....	8,5
Aménagement des gares de NANTES.....	<u>30</u>
Total.....	<u><u>38,5</u></u>

V - INSTALLATIONS DE SECURITE

Équipement en block automatique lumineux :	
TOURS - BORDEAUX.....	115
AVIGNON - CANNES.....	203
MANTES - LE HAVRE.....	65
ARGENTEUIL - LE BOURGET - JUVISY.....	10
SENS - LAROCHE.....	30
LANGON - MONTAUBAN.....	34
SETE - NIMES.....	28

Substitution du block manuel au cantonnement téléphonique sur les sections :	
LE MANS - LA HUTTE COULOMBIERS)	10
RENNES - St-BRIEUC)	
SAINT-CYR - DREUX)	

Mise en câble souterrain des artères téléphoniques S.N.C.F. de PARIS à LYON.....	130
--	-----

Double répétition des signaux sur les machines...	<u>155</u>
Total.....	<u><u>780</u></u>

VI - DEPOTS, MAGASINS ET ATELIERS

Amélioration des installations du dépôt de CHALONS S/ MARNE.....	5
--	---

Déplacement du dépôt des machines de CHAUMONT et voie de circulation nouvelle entre la gare et le dépôt.....	60
--	----

- Report du dépôt de NANCY à HEILLECOURT.....	130
- Extension du dépôt de MARSEILLE-BLANCARDE.....	35
- Retournement des ateliers de wagons de VILLENEUVE St-GEORGES.....	10
- Construction d'un atelier de la voie pour la région Sud-Est.....	14,2
- Agrandissement des magasins d'EPERNAY.....	<u>9,-</u>

Total.....	<u><u>263,2</u></u>
------------	---------------------

VII. - SUPPRESSION DE PASSAGES A NIVEAU

Suppression des 3 P.N. de LILLE-SUD et création d'une gare LILLE-SUD.....	6 (1)
Suppression des P.N. de l'avenue Thiers à BORDEAUX.....	5 (1)
Suppression des P.N. de DIJON sur la ligne de DIJON à IS-sur-TILLE.....	<u>1,5 (1)</u>
Total.....	12,5

(1) - Participation de la S.N.C.F. aux dépenses de suppression de P.N.

VIII - CONSTRUCTION DE BATIMENTS

Vestiaires-lavabos et corps de garde pour les agents des trains.....	50
Logements pour le personnel.....	200
Bâtiments des Sces Centraux de la S.N.C.F.....	<u>100</u>
Total.....	350

IX - USINES HYDRO-ELECTRIQUES

Usine de SAVIGNAC sur la Hte-Arriège.....	75
Usine de THUES sur la Têt.....	40
Surélévation du barrage de l'Oule.....	<u>30</u>
Total.....	135

X - MATERIEL ROULANT NEUF

60 locomotives à vapeur.....	190
60 tenders de 38 m ³	30
10.000 wagons.....	<u>942</u>
Total.....	1.162

Montant en principal..... 5.791,2
Frais généraux..... 1.058,8

Ensemble..... 6.850,-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D.738/47

NANTES

18 novembre 1940.

COPIE

Déplacement de la ligne principale à la traversée de la ville

Monsieur le Ministre,

Le 6 septembre 1940, comme suite à votre dépêche P.O. 263-12 du 29 août 1940, j'ai l'honneur de vous donner notre accord pour une reprise rapide des travaux relatifs au déplacement de la ligne principale à la traversée de la Ville de NANTES conformément au programme d'ensemble initial.

A cet effet, les travaux de la déviation des voies de la ligne de NANTES à St-Nazaire restant à exécuter, ont été divisés en deux lots principaux : lot A et lot B. Nous avons adjudgé le lot B, pour un montant de 25 millions et l'adjudication du lot A, de 45 millions, est en cours.

En outre, un lot relatif à la suppression des P.N. de la rive gauche et s'élevant à 11 millions, a été également adjudgé.

Enfin, nous pensons aboutir à un accord avec la Société de construction des Batignolles, pour la reprise des travaux du 4ème lot.

Je crois devoir toutefois attirer à nouveau votre attention sur le fait que des dépassements de crédits sont à prévoir, en raison de l'augmentation des prix survenue depuis le début de 1939, date à laquelle r montaient les estimations du projet.

Comme il sera impossible à la S.N.C.F. d'augmenter le montant de sa participation financière déjà très importante, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir nous confirmer que les dépassements éventuels seraient entièrement à la charge de l'Etat, conformément à l'accord verbal que vous avez bien voulu nous donner au cours de la réunion tenue le 19 octobre 1940 dans votre cabinet (examen du programme de travaux intéressant la Direction des Routes).

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications
246, Boulevard Saint-Germain (7°)

Gare de Nantes

6 septembre 1940.

Déplacement de la ligne
de Tours à St-Nazaire dans la tra-
versée de Nantes

- COPIE -

D 736/47

Monsieur le Ministre,

Par dépêche P.O. 263-12 du 29 août 1940, vous m'avez rappelé que le projet relatif au déplacement de la ligne de Tours à St-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes, présenté par la S.N.C.F. le 21 juin 1939, avait été approuvé par décision ministérielle du 6 octobre 1939,

- qu'une autre décision du 1er mars 1940 avait autorisé l'exécution immédiate d'un programme réduit présenté par nous le 16 janvier 1940,

- mais qu'en raison de l'intérêt qui s'attachait à la réalisation de l'ensemble des travaux faisant l'objet du projet approuvé le 6 octobre 1939, il était nécessaire d'en poursuivre l'achèvement,

- et, tenant compte d'une requête formulée par la Municipalité de Nantes tendant à la réouverture rapide des chantiers en vue de diminuer le chômage, vous nous invitez à reprendre les dits travaux dans le plus bref délai.

J'ai l'honneur de vous donner notre accord et de vous faire connaître que, dès le reçu de votre lettre, nous avons prescrit à la Société de Construction des Batignolles de reprendre immédiatement l'exécution des travaux du 4ème lot dont elle était chargée. D'autre part, nous prenons des mesures pour mettre rapidement en adjudication les autres lots.

Toutefois, je crois devoir attirer votre attention sur le fait que les estimations du projet remontent aux premiers mois de 1939 et que, par suite de l'augmentation des prix depuis cette époque, des dépassements sont à prévoir.

Or, il ne sera pas possible à la S.N.C.F. d'augmenter le montant de sa participation qui est déjà très importante.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir décider que les dépassements qui viendraient à se manifester seraient entièrement à la charge de l'Etat. De toutes manières les travaux devront être arrêtés lorsque le montant des dépenses non couvertes par les participations autres que celle de la S.N.C.F. dépassera celle-ci.

Je vous renouvelle,

F. Le Président du Conseil d'Administration,
Le Vice-Président,
Signé : GRIMPET.

Monsieur le Ministre,
Secrétaire d'Etat au Ministère des Communications.-

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 6 novembre 1940

QU. III - Marchés et commandes

2°) Marché avec l'Entreprise A. Levauz et fils à Paris, pour l'exécution des travaux de déplacement de la ligne principale de Nantes à Saint-Nazaire (lot B) dans la traversée de la Ville avec passage en tranchée dans le bras de l'Hôpital comblé (25 millions environ, durée 2 ans) - Régularisation -

P.V. COURT

M. LE PRESIDENT saisit le Conseil, pour régularisation, des fournitures et de ce marché.

Le Conseil donne son accord sur ces fournitures et sur ce marché.

STENO p. 21

M. LE PRESIDENT - C'est un compte rendu relatif à un marché que j'ai approuvé en raison de l'urgence. Il s'agit d'une tranche de travaux effectués pour le déplacement de la ligne Nantes-St-Nazaire dans la traversée de Nantes. Ce marché ~~se situe à~~ s'élève à 25 M.

Il soulevait la difficulté suivante :

A la suite de l'appel d'offres, les propositions s'échelonnaient entre des majorations de 24 à 110 % et deux entreprises ont remis des offres identiques ne comportant qu'une augmentation de 24 % sur la série des prix, l'entreprise A. Levauz et ses Fils, d'une part, et l'entreprise Dodin, d'autre part.

Les Services ont estimé préférable de ne pas recourir à une seconde adjudication pour les départager, car il est apparu que cette méthode risquait de retarder la passation

du marché; en outre, les prix offerts paraissent acceptables. Le choix s'est porté sur l'entreprise A. Levoux et ses Fils, qui présente des références supérieures à celles de l'entreprise Dodin et qui a établi un plan d'exécution des travaux donnant tous apaisements au Service technique. J'ai approuvé ce marché en raison de l'urgence et il a été envoyé à la Commission des Marchés qui l'a également approuvé dans une de ses récentes séances.

Le Conseil approuve ce marché, pour régularisation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 6 Novembre 1940

2 novembre 1940

"Marchés et Commandes"

(Question N° 2)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central des Installations Fixes

COMPTE RENDU AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Marché relatif à l'exécution des travaux ci-après :

- Déplacement de la ligne principale de NANTES à SAINT-NAZAIRE dans la traversée de la ville avec passage en tranchée dans le bras de l'Hôpital comblé.

Lot B compris entre les km 1 + 709,50 et 2 + 631,49

Entreprise : A. LEVAUX et ses Fils, 12, rue de Tilsitt
à PARIS

Montant : 25.000.000 environ

Durée : 2 ans.

Les travaux ont été approuvés par décision ministérielle du 6 Octobre 1939. Ils faisaient partie du plan des Grands travaux contre le chômage (Plan MARQUET) et sont maintenant poursuivis au titre du Plan Quinquennal et des Lignes Nouvelles.

Ces travaux, entrepris depuis plusieurs années, ont été partiellement suspendus, notamment en raison des difficultés soulevées par l'entreprise chargée de leur exécution (la Société de Construction des Batignolles).

En outre, pendant la guerre, il avait été décidé de n'en réaliser qu'une partie.

La reprise du programme initial vient d'être décidée par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications qui désire très vivement que les chantiers soient remis en route sans délai, en vue de réduire le chômage sévissant dans la Région Nantaise.

A cet effet, les travaux de la déviation des voies principales

restant à adjudger ont été divisés en deux lots principaux : lot A et lot B.

Le Lot B a donné lieu, le 9 Octobre 1940, à un appel d'offres entre 37 entreprises dont 9 ont remis des propositions qui s'échelonnent entre des majorations de 24 % et de 110 % sur la série de prix spéciale jointe à l'appel d'offres.

Deux entreprises, ... LEVAUX et ses Fils, 12, rue de Tilsitt à PARIS et DODIN, 4, Avenue Pasteur à NANTES ont remis des offres identiques (augmentation de 24 % sur la série de prix).

On aurait pu, pour les départager, les remettre en concurrence. On a renoncé à cette méthode qui présente des inconvénients d'ordre général, pour les raisons particulières suivantes :

1°) les prix offerts par les deux entreprises étant déjà très étudiés et nettement inférieurs à ceux précédemment obtenus en 1940, dans la région nantaise pour des travaux importants, on aurait risqué, en cherchant à obtenir de meilleures conditions, de voir l'adjudicataire, en cas d'augmentation des salaires et des prix des matériaux, demander la résiliation de son marché, ainsi que cela s'est produit pour les 3ème et 4ème lots attribués à la Société de Construction des Batignolles.

2°) un nouvel appel d'offres aurait retardé la passation du marché, alors qu'il importait, pour les raisons exposées ci-avant, que les travaux soient entrepris le plus rapidement possible.

Le choix de l'adjudicataire a donc été fait en considérant les propositions techniques et les références de deux entreprises. A ce double point de vue, celles de l'entreprise LEVAUX sont nettement supérieures.

En effet, elle propose, notamment, d'exécuter la galerie couverte après rabattement de la nappe aquifère au moyen de puits filtrants. Ce procédé, récemment mis au point, est moins onéreux que les épaissements habituels ; la proposition DODIN est muette sur ce point, elle risque donc d'être, en définitive, plus onéreuse. Ce procédé offre aussi et surtout l'avantage de ne pas provoquer l'entraînement des sables fluides au travers et sous les blindages et de permettre ainsi l'exécution des fouilles en toute sécurité, quelle que soit la nature des terrains. On peut, de ce fait, réduire la fiche des palplanches et même leur substituer un blindage ordinaire en bois, ce qui pourrait être fort intéressant en cas de difficultés d'approvisionnement de palplanches métalliques.

Par ailleurs, l'entreprise LEVAUX a prévu des dispositions spéciales pour l'exécution de certaines parties de l'ouvrage au droit d'immeubles à conserver, dispositions qui donneront le maximum de garantie tout en étant d'exécution simple et rapide.

En outre, le procédé envisagé pour l'exécution du souterrain est plus classique pour les terrains consistants, ce qui est précisément le cas.

Enfin, l'entreprise LEVAUX possède, en matière de travaux souterrains, des références très supérieures à celles de l'entreprise DODIN. Cette dernière, en effet, n'a jusqu'à présent, effectué de tels travaux qu'en collaboration avec d'autres entreprises spécialistes, alors que l'entreprise LEVAUX a exécuté pour son propre compte, depuis 1926, environ 16.000 ml de souterrains de sections diverses, comportant 461.000 m³ de déblais et 156.000 m³ de maçonneries, dont certains, à BIZERTE, en terrain particulièrement difficile.

Les prix obtenus font ressortir une augmentation de 95 % sur ceux obtenus en Septembre 1936 pour le 4ème lot. Ils représentent une majoration de 61 % sur les prix de la série 1933, alors que pour la région nantaise, l'augmentation moyenne, au cours de 1940, a atteint 70 % sur cette même série.

Dans la limite des pouvoirs qui lui appartiennent, et compte tenu de la nécessité d'entreprendre les travaux dans le plus bref délai possible, M. le Président du Conseil d'Administration a approuvé le 23 Octobre 1940 le marché faisant l'objet de la présente notice. Ce marché a été examiné par la Commission des Marchés le 24 Octobre 1940, et celle-ci l'a également approuvé.

Le Directeur,

Signé : PORCHEZ

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 6 novembre 1940

III - Marchés et Commandes :

- 2°) Marché avec l'Entreprise A. Levoux et fils à Paris, pour l'exécution des travaux de déplacement de la ligne principale de Nantes à Saint-Nazaire (lot B) dans la traversée de la ville avec passage en tranchée dans le bras de l'Hôpital comblé (25 millions environ, durée 2 ans) - Régularisation.-

Pu.

So.
—