

Texte définitif

L.S. du 21 mars 1945

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif
adopté dans la séance
du 11 avril 1945

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les Comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte : le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 %, elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise ; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque ; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés ; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés ; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté ; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes, offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939 ; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui était alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire ? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration,

de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

Par lettre du 14 mars 1960, le Ministère
.....

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.-

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la note, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence, le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre ; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M.l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945 ; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse ;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance ;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des inves-

tissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au Chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil, au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient

être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du Chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne ; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routiers empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au Chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le Chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instantane des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministre craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique

M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du Chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

de TARDE

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif
adopté dans la séance
du 11 avril 1945

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les Comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte : le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 %, elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise ; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque ; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés ; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés ; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté ; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes, offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939 ; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui était alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire ? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration,

.....

de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

.....

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.-

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la note, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence, le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre ; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945 ; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse ;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance ;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des inves-

tissements de la Caisse des Retraites dans la

Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manœuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au Chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil, au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient

.....

être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du Chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne ; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routiers empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au Chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le Chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministre craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique

M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du Chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.-

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

de TARDE

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

Projet de P. V.

Je remis le 3 avril 45

vous le 7 - - -

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT

le

mars

19 45

DOSSIER

Monsieur l'Administrateur,

M. le Président me prie de vous rap-
peler que le Conseil d'Administration de la
S.N.C.F. se réunira le mercredi 21 mars
1945 à 9 heures 30, au siège social, 88, rue
St-Lazare.

Je vous demande de trouver, ci-joint,
l'ordre du jour de cette séance et les do-
cuments concernant les questions inscrites à
cet ordre du jour.

Veuillez agréer, Monsieur l'Adminis-
trateur, l'assurance de mes sentiments les
plus dévoués.

Le Secrétaire Général adjoint,

P. CLOSSET

Lettre adressée à M.M. les Membres du Conseil
d'Administration et aux Commissaires
du Gouvernement.

Copie à M. le Président, à M.M. GOURSAT, LEMAIRE,
VAGOCNE et CLOSSET.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

PROJET

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. POURNIER, Président
POUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
CURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRALD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

.....

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION IIbis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

.....

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte: le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélatrice du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants: programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes, offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui étaient alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de

.....

l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration, de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la note, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement

.....

de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-Foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. FAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. FAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. FAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. FAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du che-

min de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. Le S.N.C.F. n'en étend pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. FOURNEMAIN ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. FAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessive.

Le S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
POUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
FAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TILARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDJ, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

.....

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION IIbis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

.....

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

* M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte: le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants: programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui étaient alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de

l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration, de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

.....

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la note, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement

de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du che-

.....

min de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. Le S.N.C.F. n'en étend pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessive.

Le S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
POUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
EIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
CURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRALD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

.....

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION IIbis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Frrogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

.....

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte: le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

.....

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, varie automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants: programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes, offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui étaient alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de

l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration, de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la ~~note~~, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement

de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F..

c) Accident de Miramas.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

.....

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du che-

min de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. Le S.N.C.F. n'en étend pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAILE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelinnes sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. FAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessive.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
POUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TILARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

.....

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION IIbis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

.....

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATPER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants: programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

.....

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui étaient alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de

l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration, de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la note, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétro-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans

la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement

.....

de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-poudrés. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du che-

min de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. Le S.N.C.F. n'en étend pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAILE : ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

Le S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
POUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FIEUDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance: M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

.....

Adoption du Procès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.

QUESTION II - Comptes rendus.

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION IIbis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.

QUESTION III - Marchés et Commandes.

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

.....

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte: le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, varie automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants: programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes, offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui étaient alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de

.....

l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration, de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.-

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la ~~note~~, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteauvieux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroleo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l, serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Établissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRÉSIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement

.....

de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-poudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du che-

min de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. Le S.N.C.F. n'en étend pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelinés sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. FAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

Le S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 21 mars 1945

soumis pour approbation
à Monsieur le Président FOURNIER

J'accuse en ce
nom le Président et le
Tarde

3 avril 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5%. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5% elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 3,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un S E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés, et, à titre de première application, les ~~xxx~~ 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons, mais

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. ~~XXXXXX~~ La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

.....

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l, serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.861 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

a

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fît évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.-

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAIN

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAIN ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la dé-

légation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100

Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre 1944 peuvent entrer en compte par le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, adressée à ce sujet à M. BOUTET, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer ~~actuellement~~ des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix desdits marchés, la situation des fournisseurs pourra être régularisée. Dans ces conditions, le Conseil,

pour les deux affaires présentement en cause, n'aura aucune réserve à formuler quant à l'application éventuelle des dispositions de l'arrêté de novembre 1944.

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose qu'en réalité il s'agit de la fourniture de 10.670 wagons dont 10.070 constituant la tranche de wagons à construire au titre des commandes de démarrage, auxquels viendront s'adjoindre ultérieurement 550 wagons dont, le moment venu, il sera proposé de confier la construction à la Maison DIETRICH.

Le dossier aujourd'hui soumis est d'une importance toute particulière. Il est, en effet, le premier d'une série importante de "commandes de démarrage" à passer dans une forme très particulière en raison des conditions dans lesquelles elles seront exécutées.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, sont destinées à garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité et, d'autre part, à réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités intéressés MATFER et COCELEN en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition sera soumise à l'approbation du Conseil pour les diverses natures de matériels à commander; elle n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, car il y a intérêt à répartir les commandes pour avoir une exécution plus rapide, de même qu'il ne faut pas perdre de vue la nécessité d'une remise en route générale de l'industrie et, en particulier, des branches, qui intéressent particulièrement la S.N.C.F., même si, par suite de circonstances momentanées, certains constructeurs ont des prix de revient un peu plus élevés que d'autres.

A cette occasion, se posait également la question de la comparaison des prix français avec les prix qu'on pourrait obtenir à l'étranger. La S.N.C.F. ne dispose peut-être pas de tous les éléments nécessaires à cette comparaison, et, en tout état de cause, il n'a pas paru utile de procéder à cette comparaison puisqu'il s'agit essentiellement de remettre en route l'industrie nationale et, même si les prix offerts à l'étranger se révélaient plus avantageux, il ne pourrait être question d'avoir recours à l'industrie étrangère.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi le système de marché proposé par les Services est mixte; c'est à la fois, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - et il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction

récemment approuvés par le Conseil-et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre. Le marché contient sur ce point un coefficient donné qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés par les constructeurs, permet d'obtenir les prix à payer par la S.N.C.F., prix d'ailleurs corrigés par une formule de révision du type habituel.

Le projet de marché prévoit que les dépenses d'achat des approvisionnements réalisés par le constructeur lui seront remboursées par la S.N.C.F. d'après les dépenses réelles majorées de 5%. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait à l'approbation préalable de la S.N.C.F. les sous-commandes préparées par le constructeur. La S.N.C.F. aura ainsi le moyen de s'assurer que les prix des sous-commandes correspondent à ceux qu'elle paie elle-même lorsqu'elle effectue directement les achats de ses approvisionnements.

La majoration de 5% payée au constructeur sur les dépenses d'approvisionnement ne constitue pas un bénéfice supplémentaire pour lui car cette majoration, qui se retrouve dans les marchés de réparation de matériel roulant, correspond à des frais de manutention de gare et d'entretien par le constructeur, frais qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre qui figurent dans la seconde partie du prix sont réglées par l'application du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtient ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients sont plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures nécessaire à l'exécution d'une construction donnée. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix qui correspond à des acquisitions de matières varie automatiquement suivant les conditions économiques. Pour la 2ème partie du prix, une formule de variation est prévue en fonction de la variation des salaires pour 65%, de la variation du prix des matières pour 25% et il y a une partie fixe invariable de 15%. La S.N.C.F. s'efforce, dans toutes ses formules de révision, de chercher à obtenir une part fixe aussi importante que possible et on peut mesurer le résultat obtenu en constatant que, dans les marchés passés par d'autres Administrations ou Sociétés, cette part fixe est quelquefois nulle et très souvent bien inférieure à 15%.

Le marché dont le Conseil a aujourd'hui à connaître porte sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants: programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de ces wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix au prix du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg de la nouvelle fourniture avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

⊕

Le Claudon expose les conditions, favorables, des, lequel, le SNCF se propose de mettre en oeuvre les commandes de démarrage "intéressant le matériel et le tracteur"
- 4 -

d'une série importante de ~~marchés~~ dits "commandes de démarrage" ^{à passer} passés, dans une forme très particulière en raison des conditions dans lesquelles ^{elles} ils seront exécutés. Le Service Central du Matériel a très justement profité de cette occasion pour donner les indications générales ^{suyvantes} sur la façon dont il envisage l'exécution des commandes de démarrage.

Ces commandes, ~~xxxixxxxix~~ ^{à passer qui s'intéressent} par la S.N.C.F., qui sont venues s'intégrer dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Equipement National, ^{ou éventuellement} sont destinées ^{pour servir de} à garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité ^{au même temps que de} et, d'autre part, à réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes ~~xxxxxxxx~~ entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition ~~des commandes~~ a été faite en accord avec les comités intéressés MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, ^{qui} sera soumise à l'approbation du ~~au~~ Conseil pour les diverses natures de matériels à commander; elle n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, ^{et au delà, comme on veut le comprendre, qui s'agit avant tout d'obtenir le matériel le plus rapidement possible car il y a intérêt à répartir les commandes pour avoir une exécution plus rapide, de même qu'il ne faut pas perdre de vue la nécessité d'une remise en route générale de l'industrie ^{nationale} et, en particulier, des branches qui intéressent particulièrement la S.N.C.F., ^{De ce point de vue la question des plus précises à l'extérieur, plus sûrement} même si, par suite de circonstances momentanées, ^{qu'ils seraient plus avantageux, le peut se poser.} certains constructeurs ont des prix de revient un peu plus élevés que d'autres.}

A cette occasion, se pose également la question

.....

de la comparaison des prix français avec les prix qu'on pourrait obtenir à l'étranger. La S.N.C.F. ne dispose peut-être pas de tous les éléments nécessaires à cette comparaison, et, en tout état de cause, ~~xxxx~~ il n'a pas paru utile de procéder à cette comparaison puisqu'il s'agit essentiellement de remettre en route l'industrie nationale et, même si les prix offerts à l'étranger se ~~révélaient~~ ~~xxxx~~ plus avantageux, il ne pourrait être question d'avoir recours à l'industrie étrangère.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi le ^{la forme} ~~système~~ de marché proposé ^{est elle} ~~par les Services~~ est mixte; ~~c'est à la fois,~~ ^{le marché sera, d'une part,} d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - ~~et~~ ^{il se rapproche} à cet égard de la forme adoptée ^{pour} ~~par~~ les marchés de déblaiement et de reconstruction ~~récemment approuvés par le Conseil d'Etat~~ ~~et, d'autre part,~~ ^{comportant} un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre. Le marché contient sur ce point un coefficient donné qui, appliqué aux salaires horaires moyens ^{et sous réserve de l'insertion dans les conditions habituelles} payés par les constructeurs, ^(permet d'obtenir les prix à régler) payer par la S.N.C.F., ~~prix d'ailleurs corrigés par une formule de révision du type habituel.~~

~~Le projet de marché prévoit que les dépenses d'achat des approvisionnements réalisés par le constructeur lui seront~~

au constructeur
remboursées par la S.N.C.F. d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait *les sous-commandes* à l'approbation préalable de la S.N.C.F. *Quant à la majoration de 5%* les sous-commandes préparées par le constructeur. La S.N.C.F. aura ainsi le moyen de s'assurer que les prix des sous-commandes correspondent à ceux qu'elle paie elle-même lorsqu'elle effectue directement les achats de ses approvisionnements.

~~La majoration de 5 % payée au constructeur sur les dépenses d'approvisionnement ne constitue pas un bénéfice supplémentaire, pour lui car cette majoration, qui se retrouve dans les marchés de réparation de matériel roulant, correspond à des frais de manutention, de gare et d'entretien par le constructeur, frais qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.~~

Les dépenses de main d'oeuvre *serait* qui figurent dans la seconde partie du prix sont réglées *sur la base* par l'application du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on *obtient* ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients *seront* sont plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures *nécessaire à l'exécution* d'une construction donnée. (Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.)

Le premier élément du prix *qui* correspond à des acquisitions

de matières, varie^{ra} automatiquement suivant les conditions économiques. Pour la ~~2ème partie du prix~~ ^{le deuxième élément}, ^{le ressort sera opéré au moyen d'une formule du type ci-dessus, comportant une partie fixe de 15%.} une formule de variation est prévue en fonction de la variation des salaires pour 65 %, de la variation du prix des matières pour 25 % et il y a une partie fixe invariable de 15 %. (La S.N.C.F. s'efforce, dans toutes ses formules de révision, de chercher à obtenir une part fixe aussi importante que possible et on peut mesurer le résultat obtenu en constatant que, dans les marchés passés par d'autres Administrations ou Sociétés, cette part fixe est quelquefois nulle et très souvent bien inférieure à 15 %.

~~Telles sont les considérations générales qu'appelle la procédure prévue pour la passation des commandes de démarrage.~~

Le marché, dont le Conseil a à connaître aujourd'hui) porte sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, de ces wagons. enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre/

Les indications qui sont ^{données dans la note} ~~contenues dans le dossier~~ font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à ^{la note} la note distribuée au Conseil figure notamment la comparaison des prix ^{à celui} ~~au prix~~ du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg de la nouvelle fourniture avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

5

Pour les raisons qui ont été indiquées,
~~En raison même des conditions spéciales dans lesquelles,~~
~~ainsi qu'il a été indiqué, ces marchés ont été passés, il n'y~~
~~a pas lieu de s'étonner que~~ les commandes ^{soient} n'aient pas toutes
~~été passées au moins offrant.~~ ~~et~~ de tableau, qui ^{donne} indique les
coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart
des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux.

Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient
est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il
s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut
être admis.

Le ~~projet de marché,~~ ^{compartement,} prévoit, dans son art. 8 relatif à la
révision des prix, sous un SE, la clause de sauvegarde dont les
inconvenients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres
marchés, mais ^{celle clause} qu'il paraît bien difficile d'éviter en l'espèce,
s'agissant de ^{certains} marchés appelés à n'être ^{exécutés} passés que dans un
certain délai. ^{Dans fait,} Enfin l'art. 10 prévoit la résiliation ^{du} ~~du~~ ^{de} ce
marché ^{ou} si le constructeur ^{ferait} a fait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait sur ces
marchés que des remarques dont le service aura à tenir compte et
a conclu favorablement.

^{de nouveau} Le Comité des Marchés ^{estime} a ~~conclu~~ également ^{qu'il y a lieu de le conclure} à l'approbation
des principes généraux qui sont proposés et, à titre ^{de précaution} d'appli-
cation, ^{de} ~~des~~ ^{concernant} projets de marchés pour la fourniture de 10.670 wa-
gons, ~~à marchandises auxquelles viendront s'adjoindre 550 wagons~~
à commander à MM. DIETRICH et Cie avec lesquels les négociations
n'ont pu être poussées jusqu'à conclusion en raison des
événements militaires.

M. TOURNEMAINE ^[Tomé] tient à présenter deux observations. L'étude
de ces commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC.

En raison même des conditions spéciales dans lesquelles, ainsi qu'il a été indiqué, ces marchés ont été passés, il n'y a pas lieu de s'étonner que les commandes n'aient pas toutes été passées au moins offrant et le tableau, qui indique les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Le marché prévoit, dans son art. 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés, mais qu'il paraît bien difficile d'éviter en l'espèce, s'agissant de marchés appelés à n'être passés que dans un certain délai. Enfin, l'art. 10 prévoit la résiliation du marché si le constructeur a fait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait sur ces marchés que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement.

Le Comité des Marchés a conclu également à l'approbation des principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, des marchés proposés pour la fourniture de 10.670 wagons.

Remarque que l'étude des commandes
M. TOURNEMAINE ~~tient à présenter deux observations.~~

~~Tout d'abord, l'étude de ces commandes~~ a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, sur ce point de détail.

(Contraires à ce qui semble impliquer l'observation présentée par M. Tournemaine)

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés ; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

Toujours à nouveau
 M. CLAUDON, répondant à la deuxième observation ~~présentée~~
 de M. TOURNEMINE, reconnaît qu'il est difficile actuellement
 d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront
 être exécutés. Mais, ainsi que l'a ~~souligné~~ le Service, les propo-
 sitions générales soumises au Conseil ~~correspondent~~ à l'état ac-
 tuel des choses et elles sont appelées à varier au fur et à mesure
 de l'évolution de la situation. Il n'est pas certain que toutes
 les commandes de démarrage ~~seront~~ ~~passées~~ selon les marchés du même
 type ; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

+
 l'indiqué
 # serons, la co-
 échec, les usées
 # pas, occasionnent
 passées selon le type
 de marché au jour
 présente ;

M. ARON, sans avoir d'objection au marché ^{lui-même}, tient
 à présenter une observation de portée générale, qui intéresse tous
 les marchés de construction de matériel.

Les contrats au jour présente de construction que 10.670 wagons, très approximatifs
 Il est proposé de passer des contrats pour 10.000 wagons
 environ, ce qui représente le 1/10ème, des commandes qui devront
 être confiées à l'industrie française, et cette première commande
 est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circons-
 tances actuelles, - entre les 16 constructeurs qui ont toujours tra-
 vaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des
 conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méth-
 odes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme
 élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre
 d'heures nécessaire en 1939 pour la construction d'un wagon. Il
 semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les construc-
 teurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa
 position de plus gros client, voire même de client unique, la
 S.N.C.F. devrait ⁺ jouer un rôle de normalisation et de rationalisa-
 tion. ~~dans ce domaine qui lui est propre.~~

+
 tous naturellement
 en la matière

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier à ^{des} cons-
 tructeurs une commande de 10.000 wagons à exécuter dans les condi-
 tions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ^à ~~ou~~
 60.000 wagons, mais à condition ⁺ qu'ils s'organisent pour les exé-
 cuter à meilleur compte ?

+
 que les entre-
 prises

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait
 marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement pos-
 sible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de pro-
 jets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionne-
 ments dans toutes les branches de construction du matériel, aussi
 bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de tra-
 vail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé.
 Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heu-
 res actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi
 bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nom-
 bre, généralement assez faible, d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit pré-
 vue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de tra-
 vail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher
 des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en
 ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de
 diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels,
 si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la
 S.N.C.F. demande sa part de ce boni ; ne vaudrait-il pas mieux en
 laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans
 les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en propor-
 tion des avantages qui auraient été obtenus ?

+
 savoir il ne
 préfère d'

tion présentée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser ces entreprises, dont elle constitue l'unique débouché, s'abstenir de tout effort pour ^{de rénovation de} rénover leurs méthodes de travail et leur outillage, assurées qu'elles sont de ^{suggestion} placer de toute façon leur production. Mais cette ^{ne} saurait être retenue pour ^{Mer, cette observation se poursuit dans l'annexe (usage)} le marché actuel, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent, ce qui ne permet pas d'attendre une rénovation de ces méthodes et de cet outillage. Au surplus, la commande de 10.000 wagons qu'il est proposé de passer n'est ^{encore} elle très modeste au regard tant des besoins ^{du chemin} de la S.N.C.F. que des possibilités de fabrication de l'industrie française, ce qui en souligne le caractère provisoire, et il est certain que, pour les commandes ~~ultérieures~~ ultérieures, la S.N.C.F. ^{de fer} devra ^{Par conséquent, il faut noter que la SNCF aura à entreprendre la} se rapprocher des Services du Ministère de la Production Industrielle, en vue d'étudier les mesures à ^{spéciales qu'elle a prévues de l'arrêter les moyens de} prendre pour la modernisation des entreprises françaises de ^{et dispose que son directeur d'activités et de l'industrie, pour donner à l'entreprise} construction. ^{Mme les entreprises.}

On voit au verso le /marché

+ certaines

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve le marché.

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

(pour les motifs qui sont indiqués dans le texte)



M. CLAUDON expose que le projet de marché qui est présenté doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER.

Le rapport indique les motifs pour lesquels il a été fait choix de ce groupe : conformité de la proposition à l'étude demandée, valeur technique supérieure. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt. Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943,

Substituer ce texte à celui qui est dans le rapport. Par la suite, pour l'étude de la locomotive Diesel électrique à 3 essieux couplés.

comprendrait deux parties : un prix de 2.477.000 fr^{du}, en toute hypothèse et, un autre de 150.000 fr par unité de matériel construit d'après l'étude, ^{d'autre part} qui ne serait dû jusqu'à concurrence de 75 unités, ^{au cas où} que si le matériel n'était pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix ^{est normale} et cette formule a déjà été employée par la S.N.C.F. à plusieurs reprises.

Le nombre d'unités (75) pouvant donner lieu au paiement de ~~cette~~ ^(de l'unité aux premières) redevance est assez élevé et sensiblement supérieur ^{au chiffre usuel} à ceux qui figuraient dans les marchés antérieurs, ^{mais} mais le Service Central du Matériel a ^{à faire valoir ce sujet} présenté à ce sujet les justifications suivantes :

- d'une part, il a obtenu, au cours des négociations, des ~~pe~~ concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers, ^{de plus}

- d'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude; enfin, dans les conditions économiques prises pour référence, le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de ff et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

Ainsi qu'il vient d'y être fait allusion, ^(de l'unité aux premières) la redevance complémentaire ^{restera} restera invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué à la ~~lère~~ ^{première} partie. ^{au plus principal, le Service Central, et serait révisée}

Cette première partie sera révisée (en considérant qu'elle contient une part de main d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E ^(à titre indicatif) (salaires des industries électriques). A titre indicatif, (la valeur de cet index

était de 649 à l'époque de ~~la~~ référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40, toutes charges comprises, est justifié dans la note, ~~qui a été distribuée au Conseil.~~

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire à ~~l'occasion de ce marché~~ est que la passation ^{d'un} ~~de~~ marché d'étude sans construction ~~immédiate~~ d'un prototype est une innovation de guerre: ~~il~~ s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, ^{le moment venu} ~~lorsque les circonstances le permettraient~~, à entreprendre rapidement la réalisation.)

(La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. ~~Le coût, le~~)

La seconde semble au contraire conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc, ^{et} ~~ce~~ serait une perte de temps de différer les études. ~~jusqu'au moment où la réalisation immédiate d'un prototype sera possible.~~ Cette ^{raison} ~~considération~~ suffisait à justifier déjà la passation du marché proposé.)

8 / Mais ~~(on peut ajouter)~~ ~~et cette considération rejoint~~ celles qui ont été présentées à l'occasion du marché précédent - ~~(qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.~~

~~Le Comité des Marché propose au Conseil d'approuver le marché.~~

Le Conseil approuve le marché.

Cette première partie sera révisée en considérant qu'elle contient une part de main-d'oeuvre de 85 % à laquelle on applique-rait l'index RGE (salaires des industries électriques). A titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de la référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944.

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40, toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation de marché d'étude sans construction immédiate d'un prototype est une innovation de guerre. Il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, lorsque les circonstances le permettraient, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc ; ce serait une perte de temps de différer les études jusqu'au moment où la réalisation immédiate d'un prototype sera possible.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter - et cette considération rejoint celles qui ont été présentées à l'occasion du marché précédent - qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la ~~majoration~~ prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de ^{la remarque} l'observation formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique, ou tout au moins le principal, débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production. Mais cette observation ne saurait viser le marché, actuel, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que le projet de marché qui est présenté doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER.

Le rapport indique les motifs pour lesquels il a été fait choix de ce groupe : conformité de la proposition à l'étude demandée, valeur technique supérieure. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt. Le prix de base établi d'après les conditions économiques de mai 1943 comprendrait deux parties : un prix de 2.477.000 fr dû en toute hypothèse et un autre de 150.000 fr par unité de matériel construit d'après l'étude, qui ne serait dû jusqu'à concurrence de 75 unités que si le matériel n'était pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix est normale et cette formule a déjà été employée par la S.N.C.F. à plusieurs reprises.

Le nombre d'unités (75) pouvant donner lieu au paiement de la redevance est assez élevé et sensiblement supérieur à ceux qui figuraient dans les marchés antérieurs. Mais le Service Central du Matériel a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence, le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

Ainsi qu'il vient d'y être fait allusion, la redevance complémentaire restera invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué à la 1ère partie.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs
pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que ^{le} projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

+ Alors que,
dans le séq

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, mais la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre ; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale ^{qui s'élève} s'élevant à 30 M. l. serait imputée en totalité sur l'exercice 1945 : le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au ~~titre du programme des modifications du matériel~~ ^{budget} neulant autre que neuf.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations
prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations pré-

natales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires ~~et dont le montant vient en déduction de la prime légale à la première naissance versée après l'accouchement.~~

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de ~~cette~~ allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement ~~de ces allocations :~~

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse ;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation ~~cesserait d'être imputée sur la prime à la première naissance et se cumulerait désormais avec cette prime~~ ^{légale à la première naissance ;}

et au dire l'entier qui a été approuvé

- enfin, en vue d'apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

+ de Mantes

Cette somme

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité de ~~Mantes~~ a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide des fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. ~~Celle-ci~~ demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

10

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement de la S.N.C.F. la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, ~~d'autre part,~~ à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait la charge de la remise en état des immeubles, dans le cadre de la législation des dommages de guerre.

+ sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert proposé.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident, et sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr., les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. COURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil, au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

En ce qui la concerne, la S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourront être effectués à compter du 16 mars.

⊕

Le Parlement fait part de l'émis-
sion autorisée de la première par le biais
du marché, à l'usage du 1^{er} février, d'un
nouveau service routier ~~en~~ empruntant la
voie ferrée entre Troy et Mont de Marsac. Les
conditions sont très avantageuses à cet égard. Le Société
S.R.A.G. pour la voie de Troy à Bordeaux a été
cédée pour une durée de 6 mois et est recon-
tractée par tacite reconduction sans la possibilité
d'une durée d'un mois.

il a été pro-
M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles ces licenciements ont été effectués sur divers chantiers au cours des derniers jours. Si, sur certains chantiers, subsiste encore une main-d'œuvre excédentaire, (il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que son entretien n'est plus à la charge de la S.N.C.F.)
de cette main d'œuvre

*l'été aux services
mieux
+ les excédents ont
trouvé leur*

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par un arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail ~~est~~ portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin, atteignant parfois 5 à 10 mois. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés, par M. OURADOU.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

~~M. PAILLIEUX fait part de l'émotion qu'a soulevée parmi les agents en service au sud de Bordeaux l'exploitation par voie ferrée, depuis le 21 février de la section de ligne Dax - Mont-de-Marsan par la Société S.R.M.G., dont le siège est à Bordeaux. Cette Société est liée à la S.N.C.F. par un contrat de 6 mois, renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois. La mise en marche de ce nouveau service, s'ajoutant à un~~
du personnel



(Les agents de l'empereur pas)

certains nombre d'autres services d'autobus mixtes rail-route déjà existants, ne laisse pas que de causer une certaine surprise au personnel qui ne comprend pas (que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., le chemin de fer ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont il dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

+ elle a

(M. Paillieux)

Il demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F., en attendant la nouvelle réglementation de la coordination rail-route.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers. ~~Ceux-ci ont, en raison des difficultés qu'ils rencontrent actuellement, notamment pour s'approvisionner en pneumatiques, demandé de pouvoir assurer le service par voie ferrée, tout en continuant à percevoir la tarification applicable à la route.~~

(M. de Saunier, en l'absence)

M. PAILLIEUX considère que ~~l'on ne peut se référer aux accords d'avant-guerre.~~ Car la situation se trouve entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

+ de trouver

seulement

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers utilisent la voie ferrée, pour leur exploitation. Le Ministère craignait, à l'époque, que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. ~~Mais il est très~~

emprunteur

(C'est ce que l'indique M. Paillieux)

Mais il est bien certain que ~~(le fait pour les transporteurs routiers d'emprunter les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination, lesquels supposent indubitablement que le service routier devait se faire par la route.~~

+ d'utiliser

En fait ~~est de cause~~, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura tout intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

+ caractère

13

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus, il y a là un état de choses que le personnel a du mal à comprendre. Dans la région de Niort, il arrive même que le même entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

typo / M. PAILLIEUX, se référant ^(à diverses) aux conversations ^{qu'il a eues} avec ~~des~~ hauts fonctionnaires du Ministère, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

~~Aussi bien~~, la S.N.C.F. a ~~elle~~ déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment ~~elle-même~~ l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 11 avril 1945

~~relève x parties
de la page 6 -
28/4/45~~

28/4/45

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

.....

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même temps que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les Comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte : le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 %, elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

.....

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise ; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandes à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque ; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés ; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

.....

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés ; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté ; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans faire opposition aux marchés présentés, pense qu'ils soulèvent une observation importante.

Ils concernent en chiffres ronds 10.000 wagons, sur 100.000 environ que l'industrie française pourra avoir à construire dans les prochaines années, si elle en est capable dans le délai qui s'imposera pour la remise en ordre du chemin de fer. Or les contrats présentés, répartis à peu près également entre les seize constructeurs spécialistes, offrent des conditions de prix qui ont pour résultat de cristalliser les méthodes de travail de 1939 ; en effet, l'élément essentiel du prix de base est le nombre d'heures qui était alors nécessaire pour fabriquer un wagon. Cette industrie de la construction du wagon n'a-t-elle donc aucun progrès à faire ? Ne se pose-t-il aucune question d'amélioration de l'outillage et des méthodes, de normalisation, de concentration,

de fusion ? Il est difficile de le croire. Et si de tels problèmes se posent, n'appartient-il pas à la S.N.C.F., seule cliente d'industries n'existant de leur côté que pour elle, d'en poursuivre la solution ?

On répondra sans doute qu'il s'agit d'une première commande de démarrage, qui ne préjuge pas des dispositions à prendre pour la suite. Soit. Mais alors le délai ainsi acquis pour une étude approfondie doit être utilisé sans perte de temps, et le Conseil, en approuvant les contrats présentés, devrait marquer nettement son désir d'être saisi le plus tôt possible de propositions permettant de conclure les marchés ultérieurs en tenant compte de toutes les possibilités de mise au point de l'industrie intéressée.

Cette observation vaut non seulement pour les wagons, mais, et peut-être plus encore, pour les locomotives.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que cette possibilité de révision du nombre d'heures ne fait qu'accentuer le caractère de régie intéressée des contrats conclus. Le constructeur n'a aucun intérêt à sortir des ornières anciennes, puisque, s'il réalise un gain de temps, la S.N.C.F. lui en réclame le profit.

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

.....

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.-

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans la note, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence, le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'oeuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

.....

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRÉSIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRÉSIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre ; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. 11, serait imputée en totalité sur l'exercice 1945 ; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse ;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance ;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édiflée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manœuvre survenu le 2 août 1945 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON se demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel hautement qualifié pour discuter et conclure avec la Chambre de Commerce.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au Chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil, au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient

.....

être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON ne pense pas que la lettre dont M. le Président vient de donner lecture règle définitivement la question. Celle-ci se rattache à celle infiniment plus large et plus sérieuse de la législation en Alsace et en Lorraine et devra être réglée conformément aux principes qui seront adoptés pour la solution du problème général. C'est dans ce sens qu'elle devrait être signalée à l'attention du Gouvernement.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du Chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement de la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour échapper aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. OURADOU demande qu'une intervention soit faite auprès de ladite Société pour qu'elle rapporte sa décision.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne ; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routiers empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au Chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le Chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministre craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique

M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du Chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.-

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

BOUTET.

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

19

7 AVR 1945

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 21 mars 1945

soumis à

Monsieur LEMAIRE,
Directeur Général Adjoint,

En retour à Monsieur Closset
Sans observation 3 avril 1945

Sp. Lemaire

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-FIGARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. BORGES, Commissaire du Gouvernement
RINDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. COURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRÉSIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'œuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.880 wagons.

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'œuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATYER et COZLEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-FICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATYER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATYER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. BON, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons, mais

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRÉSIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. M. ARON La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel
électriques de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'œuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 349 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction de matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.

QUESTION IV - Service Commercial.

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1^{er} octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.

QUESTION V - Projets.

- Transformation de 43 locotracteurs pétroleo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près dix fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 50 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la

Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigent une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.989.361 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille?-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouvrés d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1943, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de FARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et s'efforcera d'intéresser à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNÉMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 21 mars 1945

soumis à

Monsieur GOURSAT
Directeur Général.

*M. Closset
à la Direction
G. Sacun*

3 avril 1945

7

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

GRAPPIER
OURADOU
PAILLIUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. GRAPPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'œuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indicative, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.280 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'œuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'œuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.679 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandes à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 3,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les prix 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-PICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons, mais

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. ~~XXXXXX~~ La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

3°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'œuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction de matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprisme, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroleo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près dix fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Établissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.561 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRÉSIDENT expose qu'au cours d'un accident de manœuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouvrés d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par wagons et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique défibérialisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

~~PROJET~~

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PIGARD
CLAUDON
HERRNSCHMIDT
de LAVIE
MICHEL
TOURNIER

AQUILLON
FREDAUT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAIN

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAIN ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
prerogative de prix spéciaux de passage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'œuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et GOSLEB en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'œuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne sous-tendait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.670 au titre des commandes de démarrage et 600 commandes à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 3,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § 2, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les prix 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCKLIC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-FICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. BOU, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons, mais

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien gareur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. MIXERE La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifiés, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

3°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel
électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Acieries de la Marine et d'Honcourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Acieries de la Marine et d'Honcourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dès en toute hypothèse et, d'autre part, 130.000 fr par unité construite d'après l'étude 40e à concurrence de 73 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux arrangements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 73 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'œuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G S (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaucreux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétrole-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près dix fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations prénatales.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.900 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Établissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRÉSIDENT expose qu'au cours d'un accident de manœuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. COURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouvrés d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ANON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorrains.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAITRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministre du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADON attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camion et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economie se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.C. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURDAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et sera intéressé à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés,

M. TOURNEMAIN ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.-

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M. M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARCH
BISOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HEERENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILON
FREDAULT
GETTEN

CHAFIER
OURADOU
PAILLIEX
REDON
TOURNEMAIN

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M. M. DORONS, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M. M. GOURNET, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
YAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CHAFIER et M. TOURNEMAIN ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Prévisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRÉSIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRÉSIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prerogative de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'œuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.330 wagons.

M. SLADRON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATHER et COUREL en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 3 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 3 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'œuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'œuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 16.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandes à des constructeurs de zone soi, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § K, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les prix 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCKLES. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-FIGARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. GLAUDON souligne, à nouveau, qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons,

*Wii
note
de France*

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRÉSIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. MIXARE La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retesir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

8) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés:-

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dès en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dès à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réalisait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'œuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction de matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de caissonnage à Saint-Stienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de caissonnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Stienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroleo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près dix fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations prénatales.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.000 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 20 M.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Nantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Nantes.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Nantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurerait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeraient une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les inscrites provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'établissement la valeur en écritures de la Cité, soit 20.969.661 fr 20. Le S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des inscrites.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce
de Marseille.

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.

M. LE PRÉSIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié. *hautement qualifié pour*
déclarer et conclure avec la Chambre de Commerce

M. COURDAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDY, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouvrés d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

voir note Le Pavec

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRÉSIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRÉSIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1948, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. COURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont schématisés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camion et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de PANDE indique que le Conseil de l'Economie se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. SCOURAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

Extraits P.V. le 3/4/45
pour le 6/4/45 -
Claude X accusé
Fournier X absent
Blum Picard X accusé
aron X
ouradon X accusé
Pailhieu absent
Worges — accusé X

De la part de M. CLOSSET

Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 21 mars 1945

soumis à

~~Monsieur VAGOGNE,
Secrétaire Général.~~

~~W. V. / W. V.~~
3 avril 1945

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de FARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
ELUM-FIGARD
CLAUDON
HERREN-SCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAUT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : W. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENNU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Frérogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'œuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incombent dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'oeuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un B E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les prix 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCKLEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-FICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ABON, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons, mais

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien poteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRÉSIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. ~~MIXXRE~~ La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

3°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel
électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dus en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dus à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclameait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'œuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index N C E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 849 à l'époque de référence et de 1107 dans la 3ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la Note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Stienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Stienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroleo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manœuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près dix fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.800 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;
- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;
- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement la valeur en écritures de la Cité, soit 25.969.681 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce
de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEWAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1943 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADON attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. COURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par wagons et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se préoccupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et sera intéressé à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOUNNEMAIN ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique délibéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

- PROJET -

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire Adjoint.

Assistent à la séance : M.M. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général Adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL, Président de Section au Conseil d'Etat et se fait l'interprète du Conseil en adressant à celui-ci ses très vives félicitations.

D'autre part, par décret du 12 mars 1945, M. CRAPIER et M. TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée Départementale Provisoire de la Seine. M. le Président est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.-

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.-

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes.-

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil, M. CLAUDON signale que ces marchés comportent, l'un et l'autre, une formule de variation des prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises de savoir si les majorations de rémunération intervenues le 1er septembre peuvent entrer en compte pour le jeu de cette formule se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale.

Par lettre du 17 mars, le Directeur des Prix, après avoir rappelé les dérogations déjà admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, fait savoir que, pour les marchés de main-d'œuvre, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les entreprises et que, en ce qui concerne les marchés comportant une formule de variation indiciaire, celle-ci pourra effectuer des versements provisoires, étant entendu qu'à mesure des intégrations officielles de salaires dans les prix, la situation des fournisseurs pourra être régularisée.

1°) Marchés pour la fourniture
de 11.220 wagons.-

M. CLAUDON expose les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. se propose de mettre en oeuvre les "commandes de démarrage" intéressant le matériel et la traction.

Ces commandes, qui s'intègrent dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, ont essentiellement pour objet de garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité en même que de réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition a été faite en accord avec les comités MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition, qui sera soumise au Conseil pour les diverses natures de matériels à commander, n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, étant donné, comme on vient de l'indiquer, qu'il s'agit avant tout d'obtenir une exécution rapide et d'assurer concomitamment une remise en route générale de l'industrie nationale et, en particulier, des branches qui intéressent spécialement la S.N.C.F. De ce point de vue, la question des prix pratiqués à l'étranger, alors même qu'ils seraient plus avantageux, ne peut se poser.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi la formule proposée est-elle mixte; le marché sera, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - il se rapproche à cet égard de la forme adoptée pour les marchés de déblaiement et de reconstruction - et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre, comportant un coefficient qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés et sous réserve de révision dans les conditions habituelles, permet d'obtenir les prix à décompter à la S.N.C.F.

Les approvisionnements réalisés seront remboursés au constructeur d'après les dépenses réelles, majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait les sous-commandes à l'approbation préalable de la S.N.C.F. Quant à la majoration de 5 % elle ne correspond en aucune façon à un bénéfice supplémentaire, mais seulement au remboursement des frais de manutention, de gare et d'entretien qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main-d'œuvre seront réglées sur la base du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtiendra ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients seront plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main-d'œuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures d'exécution. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix, qui correspond à des acquisitions de matières, variera automatiquement suivant les conditions économiques. Pour le deuxième élément, la révision sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

Les marchés dont le Conseil a aujourd'hui à connaître portent sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre de wagons.

Les indications qui sont données dans la note font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la même note figure notamment la comparaison des prix à celui du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

Pour les raisons qui ont été indiquées, les commandes ne seraient pas toutes passées au moins offrant. Le tableau, qui donne les coefficients de majoration, de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux. Il convient de signaler, toutefois, que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Les marchés comportent, dans un article 8 relatif à la révision des prix, sous un § E, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés; mais il paraît bien difficile d'éviter cette clause en l'espèce, s'agissant de contrats appelés à n'être exécutés que dans un certain délai. D'autre part, l'article 10 prévoit la résiliation dans le cas où le constructeur ferait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait que des remarques dont le Service aura à tenir compte et a conclu favorablement. Le Comité des Marchés estime également qu'il y a lieu pour le Conseil d'approuver les principes généraux qui sont proposés et, à titre de première application, les prix 20 marchés concernant la fourniture de 10.670 wagons.

M. TOURNEMAINE remarque que l'étude des commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC. Or, ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et il n'apparaît pas que, jusqu'à présent, leur composition et leurs prérogatives aient été modifiées. Les représentants du personnel ne peuvent que faire les plus expresses réserves à ce sujet.

D'autre part, la note ne donne aucune idée de la date à laquelle les marchés seront exécutés. Sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile. Mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, de délai.

M. BLUM-FICARD tient à rappeler que, contrairement à ce que semble impliquer l'observation présentée par M. TOURNEMAINE, les Comités d'Organisation institués par le Gouvernement de Vichy ont aujourd'hui fait place à des organismes entièrement nouveaux. Ces organismes ne comprennent plus de représentants des Sociétés; leurs dirigeants sont nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités, vont siéger incessamment des Comités Consultatifs paritaires.

Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le Président de l'ancien Comité d'Organisation. Mais il convient de rappeler que les Commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que, dans le cas particulier, la C.G.T. a accepté la nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre cette mise au point. Il avait reçu une protestation sur la composition du Comité MATFER, mais il est à penser que celle-ci était antérieure à la consultation de la C.G.T.

M. CLAUDON souligne, à nouveau qu'il est difficile d'avoir une idée précise de la date à laquelle les marchés pourront être exécutés. Mais, ainsi que l'a indiqué le Service, les propositions générales soumises au Conseil seront, le cas échéant, révisées au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Toutes les commandes de démarrage ne seront pas nécessairement passées selon le type de marché aujourd'hui présenté; on s'efforcera, au contraire, de perfectionner ce type.

M. ARON, sans avoir d'objection aux marchés eux-mêmes, tient à présenter une observation de portée générale.

Les contrats aujourd'hui présentés ne concernent que 10670 wagons, soit approximativement le 1/10ème, des commandes qui devront être confiées à l'industrie française, et cette première commande est répartie - il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles - entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, cette commande sera passée dans des conditions de prix dont le résultat sera de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939, puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaires en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait tout naturellement en la matière jouer un rôle de normalisation et de rationalisation.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier aux constructeurs une commande de 10.670 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 ou 60.000 wagons, mais

à condition que les entreprises s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant les premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé. Mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon. Aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre généralement assez faible d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond que le fait même que cette révision soit prévue prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à rechercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient, lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur le nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne serait-il pas préférable d'en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auraient été obtenus ?

M. LE PRESIDENT reconnaît l'importance de la remarque formulée par M. ARON. ~~XXXXXX~~ La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser les entreprises, dont elle constitue l'unique ou tout au moins le principal débouché, s'abstenir de tout effort de rénovation de leurs méthodes de travail et de leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production.

Mais cette observation ne saurait viser les marchés actuels, dont l'objet est de procurer le plus rapidement possible à la S.N.C.F. les wagons dont elle a un besoin urgent.

Au surplus, la commande qu'il est proposé de passer n'est encore que très modeste au regard tant des besoins du Chemin de fer que des possibilités de fabrication de l'industrie française. Pour l'avenir, la S.N.C.F. aura certainement avantage à retenir la suggestion de M. ARON. Elle s'efforcera, le moment venu, de la mettre en oeuvre en liaison avec les Services du Ministère de la Production Industrielle, spécialement qualifié, en raison des moyens dont il dispose quant aux distributions d'outillage et de matières, pour promouvoir un rajeunissement des entreprises.

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

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

M. CLAUDON expose que, pour les motifs qui sont indiqués dans le texte, le marché doit être passé avec un groupe comprenant les Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Le prix de base, établi d'après les conditions économiques de mai 1943, comprendrait deux parts : 2.477.000 fr, d'une part, dûs en toute hypothèse et, d'autre part, 150.000 fr par unité construite d'après l'étude dûs à concurrence de 75 unités, au cas seulement où le matériel ne serait pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix, conforme aux errements habituellement suivis par la S.N.C.F., est normale.

Le nombre d'unités pouvant donner lieu au paiement de la redevance de résiliation ainsi prévue est assez élevé et sensiblement supérieur au chiffre retenu dans divers marchés antérieurs. Mais le Service a fait valoir à ce sujet qu'il a obtenu, au cours des négociations, des concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers. D'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude. Enfin, dans les conditions économiques prises pour référence le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de francs et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

La redevance de résiliation, comme il vient d'être indiqué, resterait invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué au prix principal. Quant à ce dernier, il serait révisable en considérant qu'il contient une part de main-d'œuvre de 85 %, à laquelle on appliquerait l'index R G E (à titre indicatif, la valeur de cet index était de 649 à l'époque de référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944).

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base, soit 60 fr 40 toutes charges comprises, est justifié dans la note.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire est que la passation d'un marché d'étude sans construction d'un prototype est une innovation de guerre : il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, le moment venu, à entreprendre rapidement la réalisation. La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes. Par contre, la seconde semble conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc et ce serait une perte de temps de différer les études.

Cette dernière considération suffit à justifier déjà la passation du marché proposé. On peut ajouter qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Conseil approuve le marché.

Service Commercial.-

QUESTION IV - Service Commercial.-

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

M. LE PRESIDENT expose que la Société Stéphanoise de camionnage, qui assure le service de correspondance à la gare de Saint-Etienne-Châteaureux, a demandé un relèvement de sa rémunération devenue insuffisante pour couvrir les frais de son exploitation.

L'enquête à laquelle a procédé la S.C.E.T.A. a montré que cette demande était justifiée par la hausse des charges de l'entreprise, due notamment aux majorations de salaires et à l'augmentation des dépenses de pneumatiques.

Dans ces conditions, il est proposé d'accorder un nouveau relèvement de 36,1 % des prix perçus des usagers et une augmentation de 27 % en moyenne des allocations versées par la S.N.C.F. Pour ces dernières, la majoration prendrait effet rétroactivement au 1er octobre 1944.

Le Conseil approuve ces propositions.

Projets.-

QUESTION V - Projets.-

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

M. LE PRESIDENT indique que le projet a pour objet la modernisation de 43 locotracteurs cédés gratuitement à la S.N.C.F. par l'Administration Militaire, sous réserve de remise éventuelle à sa disposition, dans un court délai, en cas de besoin.

Etant donné la pénurie actuelle du parc affecté au service des manoeuvres des gares, ce projet est très intéressant. Alors que, moyennant quelques transformations comportant essentiellement le remplacement du moteur à essence par un moteur Diesel, les engins dont il s'agit auront une utilisation comparable à celle d'un matériel neuf, la dépense par unité sera à peu près deux fois moindre; en outre, d'importantes économies de matières pourront être réalisées et le délai d'exécution sera beaucoup plus bref.

La dépense brute totale, qui s'élève à 30 M. l., serait imputée en totalité sur l'exercice 1945; le crédit nécessaire a été prévu, à cet effet, au budget.

Le Conseil approuve le projet.

Relèvement des allocations prénatales.-

QUESTION VI - Relèvement des allocations

prénatales.-

M. LE PRESIDENT rappelle que, le 22 mars 1944, le Conseil a décidé d'attribuer aux agents du cadre permanent dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes-agents se trouvant dans la même situation, une allocation prénatale de 1.500 fr, payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des 3 consultations médicales obligatoires.

En raison des relèvements qui ont affecté depuis cette date le taux des salaires et des allocations familiales, il est proposé de porter à 2.500 fr le montant de l'allocation, ce chiffre correspondant sensiblement à la somme servie au même titre par les Caisses de Compensation des Allocations Familiales.

D'autre part, certaines améliorations de détail seraient apportées aux modalités de versement :

- le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents décédés en laissant leurs femmes en état de grossesse;

- par analogie avec les dispositions généralement prises par les Caisses de Compensation, l'allocation se cumulerait désormais avec la prime légale à la première naissance;

- enfin, étant donné l'intérêt qu'il y a à apporter le plus tôt possible à la femme enceinte le supplément de ressources qui lui est nécessaire, elle serait payée en 4 fractions égales, la première dès la déclaration de grossesse à la Caisse de Prévoyance et les trois autres comme actuellement.

L'ensemble de ces mesures, qui prendraient effet du 1er février 1945, entraînerait une augmentation de dépenses d'environ 30 M. par an.

Le Conseil approuve ces propositions.

Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes.-

QUESTION VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la

Cité de Mantes.-

M. LE PRESIDENT rappelle que la Cité a été édifiée, en 1930, à proximité des ateliers de Mantes, par la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) sur un terrain appartenant au Réseau de l'Etat et à l'aide de fonds provenant de la Caisse des Retraites de ce Réseau. Cette Caisse demeurait étrangère à la gestion de la Cité et elle était rémunérée au moyen d'une redevance fixe calculée au taux moyen des obligations 5 % du Réseau de l'Etat.

Le maintien de tels investissements dans les écritures de la Caisse des Retraites de la S.N.C.F. n'apparaît pas justifié. En outre, la Cité a subi de graves dommages du fait des opérations de guerre et les travaux de remise en état exigeront une dépense totale de l'ordre de 22 M.

En vue d'apurer la situation et à la demande même du Comité de Gérance de la Caisse des Retraites, il est proposé, par analogie avec les mesures prises précédemment en ce qui concerne les immeubles provenant de la Caisse des Retraites du P.L.M., de transférer au Compte d'Etablissement 'la valeur en écritures de la Cité', soit 20.969.661 fr 20. La S.N.C.F. verserait, d'autre part, à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis le 1er mai 1944, date de cessation de paiement des loyers, et supporterait, sous réserve des droits à réparation au titre des dommages de guerre, la charge de la remise en état des immeubles.

Sous réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Conseil approuve le transfert.

Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Com-
merce de Marseille.-

QUESTION VIII - Règlement d'avaries à une
grue de la Chambre de Commerce de Marseille.-

M. LE PRESIDENT expose qu'au cours d'un accident de manoeuvre survenu le 2 août 1943 sur les voies de quai de Marseille, une grue appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille a été gravement endommagée.

L'enquête a révélé que la responsabilité de la S.N.C.F. se trouvait engagée dans cet accident. Sur la base du règlement amiable qui a pu être obtenu, il est proposé de verser à la Chambre de Commerce une indemnité de 1.250.000 fr, les frais et honoraires de l'expert de la S.N.C.F. s'élevant, d'autre part, à 15.000 fr.

M. ARON demande pourquoi la S.N.C.F. a eu recours à un expert alors qu'elle dispose certainement sur place d'un personnel technique qualifié.

M. GOURSAT répond que le Service a sans doute estimé qu'un expert étranger au chemin de fer obtiendrait de meilleurs résultats dans la discussion.

Après échange de vues auquel prend part également M. de TARDE, le Conseil approuve le règlement proposé.

Questions
diverses.-

- Questions diverses -

a) Service des colis postaux
en Alsace et en Lorraine.-

M. LE PRESIDENT rappelle que le Conseil au cours de sa dernière séance, avait été d'accord pour que soient poursuivies les négociations engagées avec l'Administration des P.T.T. en vue de la reprise par la S.N.C.F., dans les départements recouverts d'Alsace et de Lorraine, du service des colis postaux assuré jusqu'à présent par cette Administration.

Par lettre du 7 mars 1945, M. le Ministre des P.T.T. a fait savoir que, sans préjuger les dispositions qui pourraient être adoptées lorsque seront réalisés les plans de rééquipement de la S.N.C.F., il n'estimait pas opportun, pour le moment, d'envisager cette reprise.

M. ARON considère que cette décision est très grave, car elle semble impliquer le maintien d'une législation particulière à l'Alsace et Lorraine.

La S.N.C.F. ne peut évidemment que s'incliner aujourd'hui. Mais la question doit demeurer posée et il conviendrait que M. le Commissaire du Gouvernement la fit évoquer, le moment venu, sur le plan gouvernemental.

b) Licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement.-

M. LE PRESIDENT rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale au sujet du licenciement de la main-d'oeuvre excédentaire sur les chantiers de déblaiement du chemin de fer. L'assurance a été donnée par le Ministre que les licenciements qui s'imposent pourraient être effectués à compter du 16 mars.

M. LEMAIRE précise les conditions dans lesquelles il a été procédé aux licenciements sur divers chantiers au cours des derniers jours. Des excédents subsistent encore sur certains chantiers. Mais il est bien entendu, d'accord avec le Ministère du Travail, que l'entretien de cette main-d'oeuvre n'est plus à la charge de la S.N.C.F.

c) Accident de Miramas.-

M. LE PRESIDENT rappelle qu'en 1942 la S.N.C.F. avait présenté une demande d'indemnité en réparation des dommages directs ou indirects subis par elle du fait de l'explosion de wagons de munitions à Miramas. En l'absence de réponse de l'Administration, un pourvoi avait été introduit devant le Conseil d'Etat.

Par arrêt du 16 mars 1945, celui-ci vient de reconnaître formellement la responsabilité de l'Etat et de le condamner à la réparation des dommages.

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.-

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement opposé par la Société des Wagons-foudres.

M. GOURSAT répond qu'actuellement les wagons-réservoirs ne sont acheminés que jusqu'à la région parisienne; le vin doit, ensuite, être transporté en fûts vers les Régions Est et Nord. Cette dernière partie du transport s'effectue actuellement par camions et l'insuffisance de ceux-ci explique les retards signalés.

Le seul moyen de redresser la situation est d'obtenir la continuité du transport par wagons-foudres. Les démarches nécessaires seront faites à cet effet.

M. de TARDE indique que le Conseil de l'Economat se pré-occupe de la question qui, en effet, intéresse surtout la Région Est. Il doit l'examiner à nouveau dans sa séance du 22 mars.

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.-

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routier empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministère craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique délibératisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

f) Calendrier des séances.-

Le Conseil décide, en principe, de reporter sa prochaine séance au mercredi 11 avril.

La séance est levée à 11 heures 10.

Même lettre à M.M. TOURNEMAINE
BLUM-PICARD
ARON
OURADOU
PAILLIEUX
Com. du Gouvernement

3 avril

45

Monsieur l'Administrateur,

Je vous demande de trouver ci-joint le texte de vos interventions à la séance du Conseil du 21 mars 1945, tel que je me propose de le faire figurer au projet de Procès-Verbal de cette séance.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître, si possible le vendredi 6 avril avant midi au plus tard, si ce texte appelle des observations de votre part.

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

Le Secrétaire Général Adjoint,

Monsieur CLAUDON.-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

PROJET

Séance du 21 mars 1945

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
BOUTET, Vice-Président
de TARDE, Vice-Président

ARON
BIZOT
BLUM-PICARD
CLAUDON
HERRENSCHMIDT
de LAVIT
MICHEL
TOURNIER

AGUILLON
FREDAULT
GETTEN

CRAPIER
OURADOU
PAILLIEUX
REDON
TOURNEMAINE

Excusé : M. TIRARD

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. DORGES, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

Assistent à la séance : MM. GOURSAT, Directeur Général
LEMAIRE, Directeur Général adjoint
VAGOGNE, Secrétaire Général.

M. LE PRESIDENT donne connaissance au Conseil du décret du 14 mars 1945 nommant M. MICHEL Président de Section au Conseil d'Etat. Il se fait l'interprète du Conseil en adressant à M. MICHEL ses très vives félicitations.

Il fait savoir, d'autre part, que, par décret du 12 mars

.....

1945, MM. CRAPIER et TOURNEMAINE ont été nommés membres de l'Assemblée départementale provisoire de la Seine. Il est heureux de les féliciter pour la confiance qui leur est ainsi manifestée.

Adoption du Procès-Verbal

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

Le Procès-Verbal de la séance du 7 mars 1945 est adopté.

Comptes rendus

QUESTION II.- Comptes-rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT tient le Conseil au courant des conditions générales d'exécution du service et de l'avancement des travaux de remise en état du réseau. Il rend compte de la situation du parc de matériel moteur et roulant ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

M. GOURSAT donne les derniers chiffres concernant le trafic et les recettes.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

Il est rendu compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Marchés et Commandes

QUESTION III - Marchés et Commandes

Avant d'aborder l'examen des deux marchés soumis au Conseil,

M. CLAUDON tient à signaler que ces marchés comportent, l'un et l'autre, des formules de variation de prix en fonction du niveau des salaires. Comme la date de référence est antérieure à septembre 1944, la question déjà évoquée à plusieurs reprises devant le Conseil de savoir si le relèvement général des salaires intervenu le 1er septembre 1944 peut entrer en compte par le jeu ~~des~~ ^{de ces} formules, se serait inévitablement posée, si elle ne venait de faire tout récemment l'objet d'une décision de la Direction des Prix au Ministère de l'Economie Nationale qui vient d'être portée à la connaissance de la S.N.C.F. à la date du 17 mars. Après avoir rappelé les dérogations ^{déjà} générales/admises en ce qui concerne les travaux de bâtiment, le Directeur des Prix fait savoir que, pour les marchés de main-d'oeuvre ainsi que pour tous autres marchés comportant une formule de variations indiciaire, il autorise la S.N.C.F. à tenir compte des salaires légaux réellement payés par les Entreprises. Dans ces conditions, ces marchés pourront être approuvés par le Conseil sans qu'il soit nécessaire ^{d'y} introduire les réserves dont avaient été assorties jusqu'ici les approbations données par le Conseil aux marchés de même nature.

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

M. CLAUDON expose qu'en réalité, il s'agit de la fourniture de 10.670 wagons dont 10.070 constituant la tranche de wagons à construire au titre des commandes de démarrage, auxquels viendront s'adjoindre ultérieurement 550 wagons dont la construction sera confiée à la Maison DIETRICH et qui feront l'objet d'un marché distinct qui sera présenté en temps utile au Conseil, ce qui complètera à 11.220 le montant total de la fourniture.

Le dossier qui est soumis aujourd'hui au Conseil est d'une importance toute particulière. Il est, en effet, le premier

d'une série importante de marchés dits "commandes de démarrage" passés dans une forme très particulière en raison des conditions dans lesquelles ils seront exécutés. Le Service Central du Matériel a très justement profité de cette occasion pour donner les indications générales/^{suyvantes} sur la façon dont il envisage l'exécution des commandes de démarrage.

Les commandes ~~envisagées~~^{à passer} par la S.N.C.F., qui sont venues s'intégrer dans le programme d'ensemble établi à la demande de la Délégation Générale à l'Équipement National, sont destinées à garantir du travail à l'industrie nationale dès qu'elle pourra reprendre son activité et, d'autre part, à réduire les délais dans lesquels la S.N.C.F. pourra satisfaire ses besoins en matériel. Il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'en rester à une simple promesse de marchés et qu'il fallait, non seulement répartir les commandes ~~envisagées~~ entre les constructeurs, mais poser des principes aussi précis que possible pour l'exécution, la fixation des prix et les paiements.

La répartition des commandes a été faite en accord avec les comités intéressés MATFER et COCELEC en tenant compte de la capacité de production des constructeurs et des autres travaux pouvant leur incomber dans le programme général de rééquipement. Cette répartition sera soumise à l'approbation du Conseil pour les diverses natures de matériels à commander; elle n'est pas uniquement basée sur la considération du moindre prix, car il y a intérêt à répartir les commandes pour avoir une exécution plus rapide, de même qu'il ne faut pas perdre de vue la nécessité d'une remise en route générale de l'industrie et, en particulier, des branches qui intéressent particulièrement la S.N.C.F., même si, par suite de circonstances momentanées, certains constructeurs ont des prix de revient un peu plus élevés que d'autres.

A cette occasion, se posait également la question

de la comparaison des prix français avec les prix qu'on pourrait obtenir à l'étranger. La S.N.C.F. ne dispose peut-être pas de tous les éléments nécessaires à cette comparaison, et, en tout état de cause, ~~mais~~ il n'a pas paru utile de procéder à cette comparaison puisqu'il s'agit essentiellement de remettre en route l'industrie nationale et, même si les prix offerts à l'étranger se révélaient ~~révèlent~~ plus avantageux, il ne pourrait être question d'avoir recours à l'industrie étrangère.

En ce qui concerne la forme des commandes, bien qu'il soit possible d'envisager leur exécution dans un avenir moins éloigné que lorsque les études ont été commencées, il est encore difficile de prévoir, d'une manière précise, tant la date à laquelle cette exécution pourra être effectivement entreprise que les conditions économiques dans lesquelles elle pourra avoir lieu.

On comprend que les constructeurs n'aient pas consenti à prendre à leur charge les aléas que comporte cette situation. Aussi le système de marché proposé par les Services est mixte; c'est à la fois, d'une part, un marché sur dépenses contrôlées pour les approvisionnements à constituer - et il se rapproche à cet égard de la forme adoptée ^{pour} ~~pour~~ les marchés de déblaiement et de reconstruction récemment approuvés par le Conseil ~~Administration~~ ~~Administration~~ et, d'autre part, un marché d'entreprise pour les dépenses de main-d'oeuvre. Le marché contient sur ce point un coefficient donné qui, appliqué aux salaires horaires moyens payés par les constructeurs, permet d'obtenir les prix à payer par la S.N.C.F., prix d'ailleurs corrigés par une formule de révision du type habituel.

Le projet de marché prévoit que les dépenses d'achat des approvisionnements réalisés par le constructeur lui seront

remboursées par la S.N.C.F. d'après les dépenses réelles majorées de 5 %. Une telle formule ne serait pas sans appeler de sérieuses réserves si une clause particulière du contrat ne soumettait à l'approbation préalable de la S.N.C.F. les sous-commandes préparées par le constructeur. La S.N.C.F. aura ainsi le moyen de s'assurer que les prix des sous-commandes correspondent à ceux qu'elle paie elle-même lorsqu'elle effectue directement les achats de ses approvisionnements.

La majoration de 5 % payée au constructeur sur les dépenses d'approvisionnement ne constitue pas un bénéfice supplémentaire pour lui car cette majoration, qui se retrouve dans les marchés de réparation de matériel roulant, correspond à des frais de manutention de gare et d'entretien par le constructeur, frais qui, s'ils n'étaient pas réglés séparément, entreraient en ligne de compte dans le calcul des frais généraux pour l'établissement du prix de revient de l'entreprise.

Les dépenses de main d'oeuvre qui figurent dans la seconde partie du prix sont réglées par l'application du salaire moyen des ouvriers de l'entreprise avec un coefficient forfaitaire différent pour chaque entreprise; on obtient ainsi plusieurs prix pour un même matériel, mais, d'une façon générale, les coefficients sont plus élevés pour les usines qui ont les salaires les plus bas, ce qui s'explique par le fait que l'emploi d'une main d'oeuvre qualifiée, payée plus cher, entraîne une économie corrélative du nombre d'heures nécessaire à l'exécution d'une construction donnée. Il est d'ailleurs prévu qu'après la construction d'un certain nombre d'unités le coefficient forfaitaire pourra être révisé.

Le premier élément du prix/^{qui} correspond à des acquisitions

.....

de matières varie automatiquement suivant les conditions économiques. Pour la 2ème partie du prix, une formule de variation est prévue en fonction de la variation des salaires pour 65 %, de la variation du prix des matières pour 25 % et il y a une partie fixe invariable de 15 %. La S.N.C.F. s'efforce, dans toutes ses formules de révision, de chercher à obtenir une part fixe aussi importante que possible et on peut mesurer le résultat obtenu en constatant que, dans les marchés passés par d'autres Administrations ou Sociétés, cette part fixe est quelquefois nulle et très souvent bien inférieure à 15 %.

Telles sont les considérations générales qu'appelle la procédure prévue pour la passation des commandes de démarrage.

Le marché dont le Conseil a à connaître aujourd'hui porte sur 10.670 wagons, dont 10.070 au titre des commandes de démarrage et 600 commandés à des constructeurs de zone sud, dont la construction n'a pu être entreprise faute de matières et sur l'annulation desquelles les intéressés sont d'accord, étant entendu qu'ils participeront au programme général de démarrage.

Les crédits correspondants figurent dans les programmes suivants : programme ordinaire de 1939, programme quinquennal et, enfin, programme spécial d'équipement pour le plus grand nombre/ de ces wagons.

Les indications qui sont contenues dans le dossier font état de prix établis sur la base des conditions économiques en vigueur le 1er juillet 1944. En annexe à la note distribuée au Conseil figure notamment la comparaison des prix au prix du même wagon en 1939, lorsque de telles fournitures ont eu lieu à l'époque; lorsque cette comparaison n'a pas été possible, on a comparé le prix de revient au kg de la nouvelle fourniture avec le prix au kg d'une fourniture aussi analogue que possible.

En raison même des conditions spéciales dans lesquelles, ainsi qu'il a été indiqué, ces marchés ont été passés, il n'y a pas lieu de s'étonner que les commandes n'aient pas toutes été passées au moins offrant et le tableau, qui indique les coefficients de majoration de l'ordre de 2,1 pour la plupart des matériels, montre que les résultats obtenus sont normaux.

Il convient de signaler toutefois que le coefficient est de l'ordre de 2,6 pour les wagons réfrigérants, mais il s'agit là d'un matériel spécial pour lequel ce coefficient peut être admis.

Le projet de marché prévoit, dans son art. 8 relatif à la révision des prix, sous un ^{SE}, la clause de sauvegarde dont les inconvénients ont déjà été mis en lumière à propos d'autres marchés, mais qu'il paraît bien difficile d'éviter en l'espèce, s'agissant de marchés appelés à n'être passés que dans un certain délai. Enfin l'art. 10 prévoit la résiliation du marché si le constructeur a fait l'objet d'une sanction grave.

Le Service du Contrôle des Marchés n'a fait sur ces marchés que des remarques dont le service aura à tenir compte et a conclu favorablement.

Le Comité des Marchés a conclu également à l'approbation des principes généraux qui sont proposés et, à titre d'application, des projets de marchés pour la fourniture de 10.670 wagons à marchandises auxquels viendront s'adjoindre 550 wagons à commander à MM. DIETRICH et Cie avec lesquels les négociations n'ont pu être poussées jusqu'à conclusion en raison des événements militaires.

M. TOURNEMAINE tient à présenter deux observations. L'étude de ces commandes a été faite par les Comités MATFER et COCELEC.

Or ces Comités d'Organisation ont été constitués par le Gouvernement de Vichy et, jusqu'à présent, aucune modification n'a été apportée ni à leur composition ni à leurs prérogatives, ce qui paraît très regrettable; ^{aussi} mais les représentants du personnel ~~peuvent-ils~~ ^{peuvent-ils} ne ~~peuvent~~ que faire les plus expresses réserves sur la composition de ces Comités.

D'autre part, la note ne donne aucune indication sur la date à laquelle ces marchés seront exécutés; sans doute, l'industrie française se trouve-t-elle dans une situation difficile, mais cela ne saurait justifier l'absence de toute indication, même approximative, sur ce point.

M. BLUM -PICARD ne peut laisser dire que les Comités d'organisation institués par le Gouvernement de Vichy continuent à fonctionner comme antérieurement. Une réforme profonde a été opérée dans la composition de ces Comités, qui ne comprennent plus de représentants des Sociétés faisant partie du Comité; leurs dirigeants sont maintenant nommés par le Gouvernement et obéissent à ses directives. D'autre part, à côté de ces Comités vont siéger incessamment des Comités Consultatifs ~~paritaires~~ ^{paritaires}. Leur rôle et leur organisation ont donc été entièrement modifiés. Sans doute, le Commissaire provisoire actuel du Comité MATFER est-il le président de l'ancien Comité d'organisation, mais il convient de rappeler que les commissaires provisoires n'ont été nommés qu'après consultation des organisations syndicales et que la C.G.T. a accepté cette nomination.

M. TOURNEMAINE enregistre avec plaisir cette mise au point. Il avait reçu, en effet, une protestation sur la composition de ce Comité, mais elle était sans doute antérieure à la consultation de la C.G.T. à laquelle M. BLUM-PICARD a fait

allusion. S'il en est bien ainsi, son observation reçoit en grande partie satisfaction.

M. CLAUDON, répondant à la deuxième observation présentée par M. TOURNEMAIN, reconnaît qu'il est difficile actuellement d'avoir des indications précises sur la date d'exécution des marchés. Mais, ainsi que l'a souligné le Service, les propositions générales soumises au Conseil correspondent à l'état actuel des choses et elles sont appelées à varier au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Il n'est pas certain que toutes les commandes de démarrage seront passées selon des marchés du même type; on s'efforcera, au contraire, de le perfectionner.

M. ARON, sans avoir d'objection au marché lui-même, tient néanmoins à présenter une observation de portée générale, qui intéresse tous les marchés de construction de matériel. Il est proposé au Conseil de passer des contrats pour 10.000 wagons environ, ce qui ne représente que le 1/10ème des commandes qui devront être confiées à l'industrie française; cette première commande est répartie, et il ne pouvait en être autrement dans les circonstances actuelles, entre les 16 constructeurs qui ont toujours travaillé pour la S.N.C.F. Or, les conditions de prix prévues par ces contrats ont pour effet de cristalliser les méthodes de fabrication en vigueur en 1939 puisque l'on prend, comme élément essentiel de détermination du prix de base, le nombre d'heures nécessaire en 1939 pour la construction d'un wagon. Il semble qu'aucun effort n'ait été fait pour inciter les constructeurs à améliorer leurs méthodes de travail, alors que, de par sa position de plus gros client, voire même de client unique, la S.N.C.F. devrait jouer un rôle de normalisation et de rationalisation dans ce domaine qui lui est propre.

Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de confier à ces constructeurs une commande de 10.000 wagons à exécuter dans les conditions actuelles, passer immédiatement une commande de 50 à 60.000 wagons, mais à condition qu'ils s'organisent pour les exécuter à meilleur compte ?

En approuvant ces premiers contrats, le Conseil devrait marquer nettement son désir d'être saisi, le plus rapidement possible, et sans attendre que ces contrats soient exécutés, de projets soigneusement étudiés en vue de promouvoir les perfectionnements dans toutes les branches de construction du matériel, aussi bien moteur que roulant.

M. CLAUDON précise que la référence aux conditions de travail de 1939 a seulement pour objet de justifier le prix proposé; mais une étude spéciale a été faite pour déterminer le nombre d'heures actuellement nécessaire pour la construction d'un wagon; aussi bien les contrats prévoient-ils qu'après la construction d'un nombre, généralement assez faible, d'unités, ce nombre sera révisé.

M. ARON répond, que le fait même que cette révision soit prévue, prouve bien qu'on s'en tient, à l'origine, aux méthodes de travail antérieures : le constructeur n'a pas intérêt à chercher des améliorations qui pourraient être profitables à la S.N.C.F. en ce sens qu'elles permettraient lors d'un contrat ultérieur, de diminuer le nombre d'heures de base. Avec les contrats actuels, si le constructeur réalise un boni sur ce nombre d'heures, la S.N.C.F. demande sa part de ce boni; ne vaudrait-il pas mieux en laisser tout le bénéfice au constructeur, étant entendu que, dans les contrats à venir, le nombre d'heures serait réduit en proportion des avantages qui auront été obtenus ?

M. LE PRESIDENT ne méconnaît pas l'intérêt de la sugges

tion présentée par M. ARON. La S.N.C.F., en effet, a intérêt à ne pas laisser ces entreprises, dont elle constitue l'unique débouché, s'abstenir de tout effort pour rénover leurs méthodes de travail et leur outillage, assurées qu'elles sont de placer de toute façon leur production. Mais ^{suggestion} cette ne saurait être retenue pour le marché actuel dont l'objet est de procurer, le plus rapidement possible à la S.N.C.F., les wagons dont elle a un besoin urgent, ce qui ne permet pas d'attendre une rénovation de ces méthodes et de cet outillage. Au surplus, la commande de 10.000 wagons qu'il est proposé de passer n'est-elle que très modeste au regard tant des besoins de la S.N.C.F. que des possibilités de fabrication de l'industrie française, ce qui en souligne le caractère provisoire, et il est certain que, pour les commandes ~~ultérieures~~ ultérieures, la S.N.C.F. ^{devra} ~~doit~~ se rapprocher des Services du Ministère de la Production Industrielle en vue d'étudier les mesures à prendre pour la modernisation des entreprises françaises de construction.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve le marché.

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.-

M. CLAUDON expose que le projet de marché qui est présenté doit être passé avec un groupe comprenant les aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques SULZER.

Le rapport indique les motifs pour lesquels il a été fait choix de ce groupe : conformité de la proposition à l'étude demandée, valeur technique supérieure. L'étude sera dirigée par les Aciéries de la Marine et d'Homécourt. Le prix de base établi d'après les conditions économiques de mai 1943

comprendrait deux parties : un prix de 2.477.000 fr dû en toute hypothèse et un autre de 150.000 fr par unité de matériel construit d'après l'étude, qui ne serait dû jusqu'à concurrence de 75 unités, que si le matériel n'était pas construit par les auteurs du projet. Cette décomposition du prix est normale et cette formule a déjà été employée par la S.N.C.F. à plusieurs reprises.

Le nombre d'unités (75) pouvant donner lieu au paiement de cette redevance est assez élevé et sensiblement supérieur à ceux qui figuraient dans les marchés antérieurs, mais le Service Central du Matériel a présenté à ce sujet les justifications suivantes :

- d'une part, il a obtenu, au cours des négociations, des ~~gr~~ concessions très importantes du constructeur, notamment l'abandon par lui de la redevance qu'il réclamait au même titre sur les unités qu'il serait appelé lui-même à construire et l'invariabilité de la redevance à payer en cas de construction par des tiers;

- d'autre part, il est peu probable que les 75 premières unités ne soient pas construites par les auteurs de l'étude; enfin, dans les conditions économiques prises pour référence, le prix unitaire de construction serait de l'ordre de 6 M. de ff et la redevance ne correspond ainsi qu'à 3 % du prix de construction, ce qui est inférieur au pourcentage couramment pratiqué.

Ainsi qu'il vient d'y être fait allusion, la redevance complémentaire restera invariable après avoir été révisée par application du même pourcentage que celui appliqué à la 1ère partie.

Cette première partie sera révisée en considérant qu'elle contient une part de main d'oeuvre de 85 % à laquelle on appliquerait l'index R G E (salaires des industries électriques). A titre indicatif, la valeur de cet index

était de 649 à l'époque de la référence et de 1107 dans la 2ème quinzaine de décembre 1944.

Le prix de l'heure de dessinateur qui figure dans le prix de base soit 60 fr 40, toutes charges comprises, est justifié dans la note qui a été distribuée au Conseil.

La seule remarque importante qu'il y aurait lieu de faire à l'occasion de ce marché est que la passation de marché d'étude sans construction immédiate d'un prototype est une innovation de guerre. Il s'agissait, à un moment où les circonstances ne permettaient pas la construction du matériel, d'assurer l'existence des bureaux d'études et d'être prêts, lorsque les circonstances le permettraient, à entreprendre rapidement la réalisation.

La première de ces raisons devrait disparaître à bref délai, les dépenses des bureaux d'études entrant normalement dans les frais généraux d'une entreprise et devant s'amortir sur les ventes.

La seconde semble au contraire conserver encore sa valeur. La réalisation immédiate des prototypes ne saurait guère être envisagée à un moment où tous les moyens des constructeurs doivent être employés à la remise en état et à la reconstruction du parc; ce serait une perte de temps de différer les études jusqu'au moment où la réalisation immédiate d'un prototype sera possible. Cette considération suffirait à justifier déjà la passation du marché proposé.

Mais on peut ajouter - et cette considération rejoint celles qui ont été présentées à l'occasion du marché précédent - qu'il importe que la S.N.C.F. favorise les recherches des industriels français dans leurs études destinées à faire progresser la technique.

Le Comité des Marché propose au Conseil d'approuver le marché.

Le Conseil approuve le marché.

Extrait du Projet de Procès-Verbal
de la séance du Conseil d'Administration
du 21 mars 1945

Commissaire à la Direction
7

.....

- Questions diverses -

d) Ravitaillement du personnel de la Région Est.

M. CURADOU attire l'attention du Conseil sur les retards apportés, en ce qui concerne la Région Est, aux distributions des suppléments de rations alimentaires auxquelles peuvent prétendre les agents dont la durée hebdomadaire de travail est portée à 54 heures.

Ces retards sont spécialement importants pour le vin. Ils seraient imputables, pour la plus large part, à un refus d'acheminement ~~opposé~~ ^{de} par la Société des Wagons-foudres qui s'opposerait à l'envoi de son matériel sur la Région Est pour éviter aux risques de réquisition par l'Armée Américaine.

M. Durand demande qu'une intervention soit faite auprès de la dite Société pour qu'elle raporte sa décision.

C
M. Airon sans faire opposition
aux marchés présents, pense qu'ils
présenteront une orientation im-
portante.

Ils commencent en chiffres
rouds 10000 wagons sur 100000
environ que l'industrie française
peut avoir à construire dans les
prochaines années, si elle en est
capable dans le délai qui s'impo-
sue pour la remise en état de
chacun de ses et les wagons, pré-
sents, répétés à peu près également
entre les seize constructeurs spécialisés
offrant des conditions de prix qui ont
pour résultat de maintenir les
méthodes de travail de 1939; en
effet l'élément essentiel du prix
de base est le nombre d'heures qui
sont alors nécessaires pour fabriquer
un wagon. Cette industrie de la
construction des wagons n'a-t-elle
donc au cours des années à venir
de progrès à faire? Ne
s'agit-il pas de l'outil, de la
méthode, de la normalisation, de la
partition de fabrication? Il est difficile de le
dire. Et si de tels progrès ne peuvent
être effectués - il parait que la SNCF n'a
de la sorte d'industries n'existent de leur
côté que pour elle, d'un point de vue
la solution?

On répondra sans doute qu'il
s'agit d'une première commande de
développement qui ne préjuge pas des
dispositions la seconde pour la suite.
Mais alors le délai ainsi acquis
pour une étude approfondie doit
être utilisé sans perte de temps, et la

Council en approuvant les contrats
prédictés devant marquer nettement
son désir d'être saisi le plus tôt
possible de propositions permettant
de conclure les marchés ultérieurs
en tenant compte de toute la possi-
bilité de mise en point de
l'industrie intéressée.

Cette observation veut
non seulement pour les usages mais
et peut être plus encore, pour les
locomotives.

M. Claudon ...

M. Aton ce point que
cette possibilité de réunion du nombre
d'heures ne fait qu'accentuer le
caractère de régime intéressant des
ancrets conclus. Le constructeur n'a
aucun intérêt à sortir des unités
succursales puisque, il réalise un
gain de temps le SNEF lui en
réclame le profit.

p 11. M. Aton ne pense pas que
la lettre sur le Président
vaut de donner lecture règle
définitivement la question. La lettre
se rattache à celle définitive plus
loin et plus récente de la légis-
lation la France et la Tunisie
et sera réglée au formellement
aux principes qui sont adoptés
pour la solution du problème général
C'est dans ce sens qu'elle devrait être
signalée à l'attention du Gouv.
usuel.

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

Notes distribuées

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

II - Comptes rendus :

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMPTE RENDU SUR LE TRAFIC ET LES REVENUS.

I.- Examen des derniers résultats hebdomadaires.1°.- Wagons chargés (1)a) 10ème semaine

Le nombre de wagons chargés pendant la 10ème semaine (3 au 9 mars 1945) s'élève à :

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
<u>1945</u> du samedi 3 mars (Wagons chargés..	6.616	20.931	14.053	19.040	18.536	79.196
au vendredi 9 mars (
<u>1944</u> du samedi 4 mars (Wagons chargés..	20.463	35.585	18.830	24.333	29.920	119.129
au vendredi 10 mars (

Par rapport à la semaine correspondante de l'année 1944, on enregistre les variations suivantes :

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 %	- 67,7	- 42,1	- 25,4	- 21,8	- 38,0	- 33,5

b) 11ème semaine.-

Le nombre de wagons chargés pendant la 11ème semaine (10 au 16 mars 1945) s'élève à :

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
<u>1945</u> du samedi 10 mars (Wagons chargés	6.990	19.019	14.039	19.866	19.482	79.396
au vendredi 16 mars (
<u>1944</u> du samedi 11 mars (Wagons chargés	19.689	27.466	15.912	34.517	32.107	119.691
au vendredi 17 mars (

Par rapport à la semaine correspondante de l'année 1944, on enregistre les variations suivantes :

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 %	- 64,5	- 30,8	- 11,8	- 19,0	- 39,3	- 33,7

(1) Transports commerciaux et de service seulement.

Et ce qui concerne les trafics particulièrement suivis on observe, pour les transports commerciaux et de service, les variations suivantes:

Nature du trafic	11ème semaine du 10 au 16 mars 1945	10ème semaine du 3 au 9 mars 1945	Variations par rapport à la semaine précédente (%)
Combustibles minéraux	21.522 ^W	24.395 ^W	- 11,6
Minerais	672	736	- 8,7
Produits métallurgiques	3.110	3.045	+ 2,1
Bois de mines	2.271	2.042	+ 11,2
Carburants	419	532	- 21,2
Céréales et farines de blé	4.838	4.859	- 0,4
Pailles et fourrages	653	479	+ 36,3
Amendements et engrais	510	464	+ 9,9
Vins en fûts et en wagons réservoirs	2.557	2.557	"
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest Sud-Est)	1.689	1.426	+ 18,4
Matériaux de construction	2.329	2.497	- 6,7
Légumes et fruits (Ouest, Sud-Ouest Sud-Est)	808	666	+ 21,3
Pommes de terre	5.170	4.501	+ 14,9
Betteraves	890	1.874	- 52,5

2°.- Recettes de la 10ème semaine (3 au 9 mars) (milliers de francs)

a) Trafic marchandises.-

Catégories de transports	Recettes approximatives 1945 - a -	Recettes rectifiées 1944		Variations 1945/1944		Prévisions budgétaires - d -	Variations a/d
		taux des tarifs de 1944 - b -	taux des tarifs de 1945 - c -	a/b	e/c		
Commerciaux	237.524	189.578	318.529	+ 25,3	- 25,4	190.000	+ 24,7
Militaires	242.572	"	"	"	"	165.000	+155,9
Ensemble	480.096	"	"	"	"	295.000	+ 63,9

Par rapport à la semaine correspondante de 1944 on enregistre, par Région de départ, pour les transports commerciaux, les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 (tarifs 1945) %	- 59,8	- 35,7	- 6,0	- 12,7	- 20,5	- 25,4

La tendance à la hausse, observée les semaines précédentes se poursuit: on note pour la 10ème semaine une plus-value de 15 M,3 par rapport à la semaine dernière. A l'exception de la Région Nord qui reste stationnaire, toutes les Régions participent à cette augmentation.

b) Trafic Voyageurs.-

Catégories de transports	Recettes approximatives 1945 - a -	Recettes rectifiées 1944		Variations 1945/1944		Prévisions budgétaires - d -	Variations a/d
		taux des tarifs de 1944 - b -	taux des tarifs de 1945 - c -	a/b	e/c		
Commerciaux	181.660	199.149	234.365	+ 8,3	- 36,1	148.000	+ 23,0
Militaires	5.968	"	"	"	"	6.000	- 25,0
Ensemble	187.628	"	"	"	"	156.000	+ 20,3

Par rapport à la semaine correspondante de 1944 on enregistre, par Région de départ pour les transports commerciaux, les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 (tarifs 1945) %	- 52,2	-52,0	- 37,0	- 10,4	- 47,7	- 36,1

Une augmentation de 9 M,9 est à enregistrer sur les recettes du trafic Voyageurs par rapport à la semaine précédente. La hausse est surtout importante sur la Région Sud-Est (+ 11,7 %) et ma Région Ouest (+ 9,7 %), les autres Régions restant à peu près stationnaires.

c) Recettes totales.

Catégories de transports	Recettes approxi-	Recettes rectifiées 1944		Variations 1945/1944		Prévisions budgétaires	Variations
	tives 1945	taux des tarifs de 1944	taux des tarifs de 1945	a/b	a / c		
	- a -	- b -	- c -			- d -	
Commerciaux	419.184	388.727	602.594	- 7,8	- 30,4	938.000	+ 24,0
Militaires	248.540	"	"	"	"	311.000	+122,3
Ensemble	667.724	"	"	"	"	449.000	+ 48,7

II.- Examen des résultats cumulés depuis le 1er janvier 1945

.....

II.- Examen des résultats cumulés depuis le 1er janvier 1945

1°.- Wagons chargés.-

Cumul à la fin de la 11ème semaine (16 mars 1945)

a) Ensemble du trafic

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
	(Milliers de wagons)					
1945	45,2	181,8	99,9	154,8	169,6	651,3
1944	217,2	319,5	216,6	265,3	351,1	1.369,7
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 77,2	- 43,1	- 53,9	- 41,7	- 51,7	- 52,4

b) Trafics particulièrement suivis

	1945	1944	$\frac{1945}{1944}$ %
	(Milliers de wagons)		
Combustibles minéraux	222,0	309,4	- 28,2
Minerais	3,9	87,4	- 95,5
Produits métallurgiques	21,5	52,5	- 59,0
Bois de mines	14,5	21,4	- 32,2
Carburants	2,5	2,7	- 7,4
Céréales et farines de blé	39,3	55,7	- 29,4
Pailles et fourrages	3,9	7,8	- 50,0
Amendements et engrais	3,1	24,4	- 87,3
Vins en fûts et en wagons réservoirs (S.O. et S.E.)	20,9	21,6	- 3,2
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	17,2	25,8	- 33,3
Matériaux de construction	17,1	16,1	+ 6,2
Fruits et légumes	6,8	7,5	- 9,3
Patates de terre	21,2	15,1	+ 40,4
Betteraves	25,2	(1)	-

(1) Campagne terminée en 1944.

2°.- Recettes de trafic (en millions de francs)

Cumul à la fin de la 10ème semaine (9 mars 1945)

	Est	Nord	Ouest	S.C.	S.E.	Ensemble	Pré-visions budgétaires	Variations par rapport aux pré-visions budgétaires %
<u>I.- Transports commerciaux</u>								
a) <u>Recettes voyageurs</u>								
1945 ⁽¹⁾	75,6	174,3	332,7	570,8	318,3	1.471,7	1.403,0	+ 4,9
1944 ⁽²⁾	220,8	404,2	658,6	722,5	699,9	2.706,0		
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 65,8	- 56,9	- 49,5	- 21,0	- 54,5	- 45,6		
b) <u>Recettes marchandises</u>								
1945 ⁽¹⁾	90,1	310,6	247,1	445,8	443,2	1.536,8	1.653,0	- 7,1
1944 ⁽²⁾	436,0	634,9	404,6	717,3	784,2	3.017,7		
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 79,3	- 51,1	- 44,4	- 37,9	- 43,5	- 49,1		
c) <u>Recettes totales</u>								
1945 ⁽¹⁾	165,7	484,9	579,8	1.016,6	761,5	3.008,5	3.056,0	- 1,6
1944 ⁽²⁾	656,8	1.039,1	1.103,2	1.439,8	1.484,8	5.723,7		
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 74,8	- 53,3	- 47,4	- 29,4	- 48,7	- 47,4		
<u>II.- Transports militaires</u>								
1945 ⁽³⁾	{ Voyageurs : 6,2	{ Nord : 4,1	{ Ouest : 41,5	{ S.C. : 3,1	{ S.E. : 5,4	{ Ensemble : 60,3	{ 75	{ - 20,0
	{ Marchandises : 193,9	{ Nord : 133,1	{ Ouest : 576,9	{ S.C. : 47,8	{ S.E. : 231,8	{ Ensemble : 1.183,5	{ 906	{ + 30,7
	{ Ensemble : 200,1	{ Nord : 137,2	{ Ouest : 618,4	{ S.C. : 50,9	{ S.E. : 237,2	{ Ensemble : 1.243,8	{ 981	{ + 26,8

(1) Recettes approximatives.

(2) Recettes portées au taux des tarifs 1945.

(3) La répartition par région de départ des recettes des transports militaires des cinq premières semaines est approximative.

CONSEIL D'ADMINISTRATIONCOMPTE RENDU SUR LE TRAFIC ET LES RECETTES.I.- Examen des derniers résultats hebdomadaires.1°.- Wagons chargés (1)a) 9ème semaine -

Le nombre de wagons chargés pendant la 9ème semaine (24 février au 2 mars 1945) s'élève à:

		Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
<u>1945</u>	(Wagons chargés						
du samedi 24 février		5.317	20.190	10.900	18.107	18.595	73.009
au vendredi 2 mars							
<u>1944</u>	(Wagons chargés						
du samedi 25 février		19.063	28.119	19.467	24.103	23.660	119.414
au vendredi 3 mars							

Par rapport à la semaine correspondante de l'année 1944, on enregistre les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 %	- 72,1	- 28,2	- 44,5	- 24,9	- 35,1	- 38,9

b) 10ème semaine

Le nombre de wagons chargés pendant la 10ème semaine (3 au 9 mars 1945) s'élève à:

		Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
<u>1945</u>	(Wagons chargés						
du samedi 3 février		6.616	20.951	14.053	19.040	18.536	79.196
au vendredi 9 mars							
<u>1944</u>	(Wagons chargés						
du samedi 4 février		20.463	25.583	18.830	24.333	29.920	119.129
au vendredi 10 mars							

Par rapport à la semaine correspondante de l'année 1944, on enregistre les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 %	- 67,7	- 18,1	- 25,4	- 21,8	- 38,0	- 33,5

(1) Transports commerciaux et de service seulement.

En ce qui concerne les trafics particulièrement suivis on observe, pour les transports commerciaux et de service, les variations suivantes:

Nature du trafic	10ème semaine: du 3 au 9 mars 1945	9ème Semaine: du 24 février au 2 mars 1945	Variations par rapport à la semaine précédente (%)
Combustibles minéraux	24.395 ^W	22.766 ^W	+ 7,1
Minerais	736	519	+ 41,8
Produits métallurgiques	3.045	2.835	+ 5,5
Bois de mines	2.042	1.712	+ 15,3
Carburants	532	466	+ 14,2
Céréales et farines de blé	4.859	5.058	- 3,9
Pailles et fourrages	479	404	+ 18,6
Amendements et engrais	464	394	+ 17,8
Vins en fûts et en wagons réservoirs	2.557	2.446	+ 4,5
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	1.426	1.645	- 13,3
Matériaux de construction	2.497	2.304	+ 8,4
Légumes et fruits (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	666	773	- 13,8
Pommes de terre	4.501	3.260	+ 38,1
Betteraves	1.874	1.993	- 6,0

.....

2°.- Recettes de la 9ème semaine (24 février au 2 Mars) (Milliers de francs).-

a) Trafic marchandises.-

Catégories de transports	Recettes approxi- tives 1945 - a -	Recettes rectifiées 1944		Variations 1945/1944		Prévisions budgétaires - d -	Variations a/d
		taux des tarifs de 1944 - b -	taux des tarifs de 1945 - c -	a/b	a/c		
Commerciaux	222.241	189.100	317.430	+ 17,5	- 30,0	186.000	+ 19,4
Militaires	165.999	"	"	"	"	102.000	+ 62,7
Ensemble	388.240	"	"	"	"	288.000	+ 34,8

Par rapport à la semaine correspondante de 1944 on enregistre, par Région de départ, pour les transports commerciaux, les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
1945/1944 (tarifs 1945) %	- 70,8	- 38,2	- 18,5	- 14,3	- 20,9	- 30,0

Par rapport à la semaine précédente on note, pour les transports commerciaux, une hausse de 5 millions. L'augmentation porte sur toutes les régions sauf sur le Nord où l'on enregistre un recul assez sensible (42 M,7 contre 54 M,3 la semaine précédente).

b) Trafic voyageurs.-

Catégories de transports	Recettes approxi- tives 1945 - a -	Recettes rectifiées 1944		Variations 1945/1944		Prévisions budgétaires - d -	Variations a/d
		taux des tarifs de 1944 - b -	taux des tarifs de 1945 - c -	a/b	a/c		
Commerciaux	171.740	263.434	290.382	- 1,6	- 40,9	159.000	+ 8,2
Militaires	4.039	"	"	"	"	3.000	- 50,0
Ensemble	175.779	"	"	"	"	167.000	+ 5,3

Par rapport à la semaine correspondante de 1944 on enregistre, par Région de départ pour les transports commerciaux, les variations suivantes:

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.W.	Ensemble
1945/1944 (tarifs 1945) %	- 55,3	- 54,2	- 44,1	- 11,4	- 54,6	- 40,9

La baisse par rapport à l'an dernier s'est légèrement atténuée (- 40,9 % contre - 45,6 % la semaine précédente).

c) Recettes totales.-

Catégories de transports	Recettes approximatives 1945 - a -	Recettes rectifiées 1944		Variations 1945/1944		Prévisions budgétaires - d -	Variations a/a
		taux des tarifs de 1944 - b -	taux des tarifs de 1945 - c -	a/b	a/c		
Commerciaux	393.981	392.534	607.812	+ 0,4	- 35,2	345.000	+ 14,2
Militaires	170.038	"	"	"	"	110.000	+ 54,5
Ensemble	564.019	"	"	"	"	455.000	+ 24,0

Dans l'ensemble les recettes du trafic commercial accusent encore une baisse sensible par rapport à la période correspondante de l'an dernier (-35,2 %) mais il convient toutefois d'observer que la baisse s'atténue (- 55,5 % à fin janvier, - 53,5 % à la mi-février et - 35,2 % pour la semaine du 24 février au 2 mars).

II.- Examen des résultats cumulés depuis le 1er janvier 1945

....

II.- Examen des résultats cumulés depuis le 1er janvier 1945

1°.- Wagons chargés,-

Cumul à la fin de la 10ème semaine (7 mars 1945)

a) Ensemble du trafic

	Est	Nord	Ouest	S.O.	S.E.	Ensemble
	(Milliers de Wagons)					
1945	38,3	162,7	85,7	135,0	150,1	572,0
1944	197,5	292,0	200,7	240,8	319,0	1.250,0
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 80,6	- 44,3	- 57,2	- 43,9	- 52,9	- 54,2

b) Trafics particulièrement suivis

	1945	1944	$\frac{1945}{1944}$ %
	(Milliers de wagons)		
Combustibles minéraux	200,5	283,6	- 29,7
Minerais	3,3	79,1	- 95,8
Produits métallurgiques	18,4	48,4	- 62,0
Bois de mines	12,2	19,9	- 38,7
Carburants	2,0	2,5	- 20,0
Céréales et farines de blé	34,5	51,7	- 33,3
Pailles et fourrages	3,2	7,5	- 57,3
Amondements et engrais	2,6	21,9	- 88,1
Vins en fûts et en wagons réservoirs (S.O. et S.E.)	18,3	19,8	- 7,6
Animaux vivants (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est)	15,5	23,9	- 35,1
Matériaux de construction	14,8	14,4	+ 2,8
Fruits et légumes	6,0	7,0	- 14,3
Pommes de terre	16,0	14,5	+ 10,3
Betteraves	24,3	(1)	-

(1) Campagne terminée en 1944.

2°.- Recettes du trafic (en millions de francs)

Cumul à la fin de la 9ème semaine (2 Mars 1945)

	Est	Nord	Ouest	Sud-O.	Sud-Est	Ensemble	Prévisions budgétaires	Variations par rapport aux prévisions budgétaires %
<u>I.- Transports commerciaux</u>								
a) <u>Recettes voyageurs</u>								
1945 ⁽¹⁾	64,5	154,6	290,6	501,7	278,4	1.290,0	1.290,0	+ 2,8
1944 ⁽²⁾	197,4	363,1	591,8	645,7	623,8	2.421,8		
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 67,4	- 57,4	- 50,9	- 22,3	- 55,4	- 46,7		
b) <u>Recettes marchandises</u>								
1945 ⁽¹⁾	71,3	268,0	204,1	375,9	379,7	1.299,2	1.463,0	- 11,2
1944 ⁽²⁾	389,2	568,7	398,8	637,3	705,4	2.699,4		
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 81,7	- 52,9	- 48,8	- 41,0	- 46,1	- 51,9		
c) <u>Ensemble</u>								
1945 ⁽¹⁾	135,8	422,6	494,7	877,8	658,3	2.589,2	2.718,0	- 4,7
1944 ⁽²⁾	586,6	931,8	990,6	1.283,0	1.329,2	5.121,2		
Variations $\frac{1945}{1944}$ %	- 76,9	- 54,6	- 50,1	- 31,6	- 50,5	- 49,4		
<u>II.- Transports militaires</u>								
1945 ⁽³⁾	(Voyageurs : 5,3	3,4	38,3	2,9	4,6	54,5	67,0	- 19,4
	(Marchandises : 160,0	116,5	500,5	42,3	121,7	941,0	803,0	+ 17,2
	(Ensemble : 165,3	119,9	538,8	45,2	126,3	995,5	870,0	+ 14,4

(1) Recettes approximatives.

(2) Recettes portées au taux des tarifs 1945.

(3) La répartition par région de départ des recettes des transports militaires des cinq premières semaines est approximative.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

II - Comptes rendus :

2°) Trésorerie.

COMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 22 MARS 1945 AU SOIRI - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 16 au 22 Mars 1945, les encaissements se sont élevés à 4.368 millions, savoir :

- Versements des gares, Services et tiers correspondants	608 millions	
- Versements des Administrations et Collectivités publiques	13	-
- Ressources à court terme	31	-
- Opérations des Réserves	4	-
- Produits de placement de fonds	2	-
- Avances du Trésor (Convention du 31.8.1937 - art.25)	670	- (1)
- Allocations versées par l'Etat (Convention du 9.9.39 art.2 - § e)	3.040	- (1)
Ensemble	4.368 millions	

Pendant la même période, les décaissements se sont élevés à 1.037 millions, savoir :

- Personnel (Solde, retraites, etc...)	236 millions	
- Règlements-traffic	176	-
- Fournisseurs	526	-
- Impôts	15	-
- Charges financières	50	-
- Remboursement de ressources à court terme	31	-
- Opérations des Réserves	3	-
Ensemble	1.037 millions	

L'excédent des encaissements sur les décaissements s'est donc élevé à frs 3.331 millions

(1) Troisième compte mensuel sur remboursement de l'insuffisance d'exploitation de l'exercice 1944.

II - EMPRUNTS A COURT TERME

(en millions de francs)

	Escompte ferme de billets		Total
	Consortium	Divers	
Situation au 15.3.1945	3.532	2.150	5.682
Opérations du 16 au 22.3.1945 :			
a) remboursées	-	31	31
b) renouvelées	-	31	31
c) nouvelles	-	-	-
Différence (b + c - a)	-	-	-
Situation au 22.3.1945	3.532	2.150 (1)	5.682

Le taux des opérations d'escompte des billets à 3 mois est resté fixé à 1 21/32 %. Les souscriptions contre argent frais sont suspendues depuis le 2 Décembre 1944.

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT

(en millions de francs)

	Ressources réalisées	Ressources remboursées	Net à appliquer
Mouvement de l'exercice au 22.3.1945	-	-	-
Report de l'exercice précédent			2.568
Net à appliquer au 22.3.1945			2.568

Pour mémoire : Dépenses d'établissement de l'exercice 1945 à couvrir par l'emprunt, suivant prévisions budgétaires (non compris variations du stock d'approvisionnement) : 2.035 millions.

IV - AVANCES DU TRESOR

(art.25 de la Convention du 31 Août 1937)

Montant au 22 Mars 1945 26.299,2 millions
en augmentation de 670 M sur le chiffre précédent.

(1) Dont 330 millions Caisse des Dépôts et Consignations.

IV^{bis} - ALLOCATIONS VERSEES PAR L'ETAT

(art. 2 - § e - Convention au 9 septembre 1939)

Montant au 22 mars 1945 9.120 millions
en augmentation de 3.040 M. sur le chiffre précédent

V - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN

(art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)

Montant au 22 mars 1945 11.762,9 -
sans changement depuis le 28 février 1945

VI - FONDS DISPONIBLES AU 22 MARS 1945

Caisses	10	-
Trésor Public	4.663	-
Chèques postaux	1	-
Banque de France	-	-
Diverses Banques en France	- 2	-
Diverses Banques à l'étranger	23	-
Mouvement de fonds	-35	-
Portefeuille	4	-
	<hr/>	
	4.664	millions

contre 1.333 millions au 15 mars 1945, soit une augmentation de 3.331 millions sur le montant du précédent arrêté, comme indiqué au Titre I du présent compte rendu.

VII - PORTEFEUILLE SPECIAL EN EMPLOI DE PROVISIONS

Bons du Trésor à un an :

3.500 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances de fin de mois, de mars 1945 à septembre 1945

2.000 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances mensuelles échelonnées du 20 avril au 20 juillet 1945

Bons du Trésor à 6 mois :

2.000 millions à raison de 500 millions aux échéances des 20 juillet, 20 août, 27 août et 20 septembre 1945

Bons du Trésor à 3 mois :

500 millions à l'échéance du 30 avril 1945

8.000 millions pour une valeur en écritures de 7.923,3 millions

VIII - PREVISIONS DE TRESORERIE
POUR LA PERIODE DU 23 AU 31 MARS 1945

Fonds disponibles le 23 mars 1945 au soir 4.660 millions

Recettes

Versements des gares, Services et tiers correspondants	640 millions
Versements des Administrations et Collectivités publiques	40 -
Remboursements de charges financières	90 -
Ressources à court terme	170 - (1)
Opérations des Réserves	110 -

5.710 millions

Dépenses

Personnel (solde, retraites, etc..)	2.730 millions
Règlements-traffic	230 -
Fournisseurs	640 -
Impôts	70 -
Charges financières	990 -
Remboursement de ressources à court terme	180 -
Opérations des Réserves	10 -

4.900 millions

Disponibilités au 31 mars 1945 810 millions

Par rapport aux prévisions du 15 mars 1945, le chiffre ci-dessus fait apparaître une augmentation de 150 M., correspondant à un accroissement des recettes du trafic.

(1) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 95 % de la dette à court terme.

S. N. C. F.

SERVICE DE LA
COMPTABILITE GENERALE
ET DES FINANCESDIVISION CENTRALE
DES FINANCES

OPERATIONS DE BOURSE EFFECTUEES PAR LA S. N. C. F. :

pendant la période du 16 au 22 mars 1945

LI EU	QUANTITES	NATURE DES TITRES	MONTANT	PRI X MOYEN	LI EU	QUANTITES	NATURE DES TITRES	MONTANT	PRI X MOYEN
A — OPERATIONS POUR LE COMPTE DE LA CAISSE DES RETRAITES									
		<u>VENTES</u>					<u>ACHATS</u>		
Paris	48	Obl. 2 1/2 % Est	220.343	465,5	Paris	33	Obl. 2 1/2 % divers Réseaux	145.774	447,7
"	115	- 3% Nord-Est Français	46.066	400,6	"	591	- 3% anc. -d°	262.683	444,5
"	33	- 4% anc. Lyon	16.921	482,5	"	103	- 4% anc. -d°	48.838	463,9
		<i>Total</i>	84.332		"	151	- 5% anc. -d°	74.046	490,4
					"	1.246	- 5% 1921 A -d°	1.222.030	960,8
							<i>Total pour PARIS</i>	1.623.373	
					Lyon	20	Obl. 5% 1921 A divers Réseaux	19.393	969,7
							TOTAL GENERAL	1.642.766	
B — ACHATS POUR LE COMPTE DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE S. N. C. F.									
					Paris	431	Obl. 3% anc. divers Réseaux	190.747	442,6

Voir "DETTE FLOTTANTE" au verso

17 mars 1945

Division Centrale
des Finances

COMPTE RENDU DE TRESORERIE AU 15 MARS 1945 AU SOIR

I - MOUVEMENT DES CAPITAUX

Pendant la période du 2 au 15 mars 1945, les encaissements se sont élevés à 1.668 millions, savoir :

- Versements des gares, Services et tiers correspondants	996	millions
- Versements des Administrations et collectivités publiques	78	-
- Remboursement de charges financières	485	-
- Ressources à court terme	109	-
	<hr/>	
Ensemble	1.668	millions

Pendant la même période, les décaissements se sont élevés à 1.909 millions, savoir :

- Personnel (solde, retraites, etc ...)	258	millions
- Règlements-traffic	334	-
- Fournisseurs	703	-
- Impôts	5	-
- Charges financières	445	-
- Remboursement de ressources à court terme	159	-
- Opérations des Reserves	5	-
	<hr/>	
Ensemble	1.909	millions

L'excédent des décaissements sur les encaissements s'est donc élevé à Frs 241 millions

II - EMPRUNTS A COURT TERME

(en millions de francs)

	Escompte ferme de billets		Total
	Consortium	Divers	
Situation au 1-3-1945	3.582	2.150	5.732
Opérations du 2 au 15-3-1945 :			
a) remboursées	135	24	159
b) renouvelées	85	24	109
c) nouvelles	-	-	-
Différence (b + c - a)	- 50	-	- 50
Situation au 15-3-1945	3.532	2.150(1)	5.682

Le taux des opérations d'escompte des billets à 3 mois est resté fixé à 1 21/32 %. Les souscriptions contre argent frais sont suspendues depuis le 2 décembre 1944.

III - RESSOURCES D'ETABLISSEMENT

(en millions de francs)

	Ressources réalisées	Ressources remboursées	Net à appliquer
Mouvement de l'exercice au 15-3-1945..	-	-	-
Report de l'exercice précédent			2.568
Net à appliquer au 15-3-1945			2.568

Pour mémoire : Dépenses d'établissement de l'exercice 1945 à couvrir par l'emprunt, suivant prévisions budgétaires (non compris variations du stock d'approvisionnement) : 2.035 millions.

IV - AVANCES DU TRESOR

(art. 25 de la Convention du 31 août 1937)

Montant au 15 mars 1945 25.629,2 millions
sans changement depuis le 19 février 1945

(1) Dont 330 millions Caisse des Dépôts et Consignations.

IV^{bis} - ALLOCATIONS VERSEES PAR L'ETAT

(art. 2 - § e - Convention du 9 septembre 1939)

Montant au 15 mars 1945 6.080 millions
sans changement depuis le 19 février 1945

V - AVANCES DU TRESOR AU FONDS COMMUN

(art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)

Montant au 15 mars 1945 11.762,9 millions
sans changement depuis le 28 février 1945

VI - FONDS DISPONIBLES AU 15 MARS 1945

Caisses	15 millions
Trésor Public	1.335 -
Chèques postaux	1 -
Banque de France	1 -
Diverses Banques en France	3 -
Diverses Banques à l'étranger	33 -
Mouvement de fonds	= 49 -
Portefeuille	4 -
	<hr/>
	1.333 millions

contre 1.574 millions au 1^{er} mars 1945, soit une diminution de 241 millions sur le montant du précédent arrêté, comme indiqué au Titre I du présent compte rendu.

VII - PORTEFEUILLE SPECIAL EN EMPLOI DE PROVISIONS

Bons du Trésor à un an :

3.500 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances de fin de mois, de mars 1945 à septembre 1945

2.500 millions à raison de 500 millions à chacune des échéances mensuelles échelonnées du 20 mars au 20 juillet 1945

Bons du Trésor à 6 mois :

1.500 millions à raison de 500 millions aux échéances des 20 juillet, 20 et 27 août 1945

Bons du Trésor à 3 mois :

500 millions à l'échéance du 30 avril 1945

8.000 millions pour une valeur en écritures de 7.924,8 millions

VIII - PREVISIONS DE TRESORERIE
POUR LA PERIODE DU 16 AU 31 MARS 1945

Fonds disponibles le 15 mars 1945 au soir 1.330 millions

Recettes

Versements des gares, Services et tiers correspondants	940 millions
Versements des Administrations et Collectivités publiques	50 -
Remboursements de charges financières	90 -
Ressources à court terme	300 - (1)
Opérations des Réserves	120 -
Produits de placement de fonds	10 -
Avances du Trésor	3.710 -
	<hr/>
	6.450 millions
	<hr/>

Dépenses

Personnel (solde, retraites, etc ...)	3.020 millions
Règlements-traffic	260 -
Fournisseurs	1.160 -
Impôts	90 -
Charges financières	1.040 -
Remboursement de ressources à court terme	210 -
Opérations des Réserves	10 -
	<hr/>
	5.790 millions
	<hr/>

Disponibilités au 31 mars 1945 660 millions

Par rapport aux prévisions du 5 mars 1945, le chiffre ci-dessus fait apparaître une diminution de 50 millions, correspondant à un accroissement des remboursements d'engagements à court terme.

(1) Dans l'hypothèse d'un renouvellement de 95 % de la dette à court terme.

EMISSIION D'OBLIGATIONS 3,75 %
 COMPAGNIE GENERALE DES EAUX

Objet : Emission d'argent frais
 Garantie : -
 MONTANT : 120 millions
 TAUX NOMINAL : 3,75 %
 DUREE : 30 ans
 Coupures : 10.000 frs
 Echéances d'intérêts : 15 Mars
 Echéance d'amortissement : 15 Mars
 Jouissance : 15 Mars 1945
 Amortissement normal : Par tirages au sort annuels ou par rachats en Bourse
 Amortissement anticipé : Par remboursement au pair (sous préavis minimum d'un mois) à partir du 15 Mars 1945 ou par rachats en Bourse possible à toute époque
 Régime fiscal : Demi-net
 PRIX D'EMISSION : 97,50 %
 Date d'émission : 5 Mars 1945

TAUX EFFECTIFS

HYPOTHESES DE CALCUL

Amortissement normal	Droit de timbre	: 0,20 %
Frais d'émission : néant	Impôt sur le revenu	: 10 %
Frais de service : néant	Taxe de transmission	: 0,50 %

MODE D'AMORTISSEMENT	TAUX DE RENDMENT POUR LE SOUSCRIPTEUR		TAUX DE REVIENT POUR L'EMPRUNTEUR SUPPOSE ETRE LA S.N.C.F.
	Nominatif	Porteur	
Par tirages au sort	3,96 %	3,44 %	4,55 %
Par rachats en Bourse	3,89 %	3,37 %	4,48 %

Taux de référence :

	TIRAGES		RACHATS	
	N	P	N	P
Société des Eaux de Marseille 4 % à l'émission Août 1943	4,17 %	3,65 %	4,13 %	3,61 %
Société des Eaux de Marseille au cours de bourse du 5 Mars 1945	3,89 %	3,47 %	-	-
S.N.C.F. 3 1/2 % 1945 au cours de bourse du 5 Mars 1945	3,32 %	2,80 %	-	-

S.N.C.F.

Mars 1945

EMISSION D'OBLIGATIONS 3,75 %

SERVICE DE LA
COMPTABILITE GENERALE
ET DES FINANCESDIVISION CENTRALE
DES FINANCESSOCIETE D'ELECTRO-CHIMIE,
D'ELECTRO-METALLURGIE
ET DES ACIERIES ELECTRIQUES D'UGINE

Objet	: Emission d'argent frais
Garantie	: -
MONTANT	: 175 millions
TAUX NOMINAL	: 3,75 %
DUREE	: 35 ans
Annuités	: 5.000 frs
Echéances d'intérêts	: 1 ^{er} mars - 1 ^{er} septembre
Echéance d'amortissement	: 1 ^{er} mars
Jouissance	: 1 ^{er} mars 1945
Amortissement normal	: Par tirages au sort annuels ou par rachats en Bourse à concurrence de la totalité de la somme prévue pour le service de l'emprunt
Amortissement anticipé	: Par remboursement au pair (sous préavis d'un mois) ou par rachats en Bourse à partir du 1 ^{er} mars 1948
Régime fiscal	: Demi-net
PRIX D'EMISSION	: 97,50 %
Date d'émission	: 12 mars 1945

TAUX EFFECTIFS

HYPOTHESES DE CALCUL

Amortissement normal
Frais d'émission : néant
Frais de service : néantDroit de timbre : 0,20 %
Impôt sur le revenu : 10 %
Taxe de transmission : 0,50 %

MODE D'AMORTISSEMENT	TAUX DE RENDEMENT POUR LE SOUSCRIPTEUR		TAUX DE REVIENT POUR L'EMPRUNTEUR SUPPOSE ETRE LA S.N.C.F.
	Nominatif	Porteur	
Par tirages au sort	3,98 %	3,46 %	4,56 %
Par rachats en Bourse	3,92 %	3,40 %	4,52 %

Taux de référence :

Sté d'Electro-Chimie Ugine 4% à l'émission janvier 1944
Sté d'Electro-Chimie Ugine au cours de Bourse du 12 mars 1945
SNCF 3 1/2 % 1943 au cours de Bourse du 12 mars 1945

TIRAGES		RACHATS	
N	P	N	P
4,31 %	3,78 %	4,34 %	3,72 %
3,97 %	3,45 %	-	-
3,30 %	2,72 %	-	-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

Ilbis Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100

Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 33 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.1er §I du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1° b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	<p>5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (</p> <p>Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de</p> <p>7 fr.5 avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (</p>	<p>L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.</p>
<p><u>NOTE</u> : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945.</p>				

Paris, le

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

21 MARS 1945

(SÉANCE N° *II bis*)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100

Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

21 Mars 1945

(Question N° 7 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

21 MARS 1945

(Question N° II^{is})

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100

Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

CONSEIL D'ADMINISTRATION
21 Mars 1945
(Question N° 77 bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

21 MARS 1945

(Question N° 71^{bis})

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100

Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

(Question N° 7 bis)

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

CONSEIL D'ADMINISTRATION

21 Mars 1945

(Réunion N° 11)

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

21 MARS 1945
(Président) *T. Lis*

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

21 MARS 1945

(Question N° II^{ls})

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100
Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

21 Mars 1945

(Question N° II bis)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

Affaire approuvée par le Directeur Général, en vertu des
pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

-- Tarif spécial P.V. n° 100

Prorogation de prix spéciaux de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés, pour
un an, dans la limite des taxes maximum et minimum inscrites au
tarif P.V. n° 100, pour le pesage des wagons de groupages expédiés
de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en raison
des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir jusqu'au
30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois, majorés pour
tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs intervenu le 15 jan-
vier 1945.

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 35 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.1er §I du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1° b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.
			Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de 7 fr.5 avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (

NOTA : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 %
intervenue le 15 Janvier 1945.

Paris, le

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 33 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.ler §I du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1° b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	<p>5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (</p> <p>Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de</p> <p>7 fr.5</p> <p>avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (</p>	<p>L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.</p>
<p><u>NOTA</u> : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945.</p>				

Paris, le

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 33 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.1er §I du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1° b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	<p>5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (</p> <p>Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de</p> <p>7 fr.5</p> <p>avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (</p>	<p>L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.</p>
<p><u>NOTA</u> : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945.</p>				

Paris, le

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 33 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.1er §I du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1° b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	<p>5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (</p> <p>Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de</p> <p>7 fr.5 avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (</p>	<p>L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.</p>
<p>NOTA : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945.</p>				

Paris, le

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 33 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.1er §1 du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1^o b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.
			Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de 7 fr.5 avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (
<p>NOTA : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945.</p>				

Paris, le

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

-:-:-:-

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

-:-:-:-

Affaire approuvée par le Directeur Général en vertu
des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100 - Prorogation de prix spéciaux
de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés,
pour un an, dans la limite des taxes maximum et minimum,
inscrites au tarif P.V. n° 100, ^{le pesage} pour/les wagons de groupages
expédiés de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en
raison des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir
jusqu'au 30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois,
majorés pour tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs
intervenu le 15 janvier 1945.

COPIE

Fr. 531 P.100.000
45.05

12. MARS 45

D. 5115/0

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 14 1° b) de son cahier des charges, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Nationale des Chemins de fer français se propose de proroger jusqu'au 30 septembre 1945 les prix d'application pour le pesage des wagons fixés dans la limite des taxes maximales et minimales prévues au tarif spécial P.V. n° 100 qui viennent à expiration le 31 mars 1945.

Je vous remercie, sous ce pli, Monsieur le Ministre :

- 1°) deux exemplaires d'une notice spéciale;
- 2°) douze exemplaires de l'Avis affiché dans les gares intéressées pour porter cette mesure à la connaissance du public.

Copie de cette proposition est adressée à Monsieur le Sous-Directeur du Service du Contrôle des Transports par fer.

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports - Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - Service du Contrôle des Transports par fer - 2ème Bureau - PARIS.
244, Bd. St-Germain.

B. 1. 5 Je fais faire les communications d'usage.

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

~~LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,~~

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT

Signé LEMAIRE

NOTICE SPECIALE

pour Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports concernant la prorogation, jusqu'au 30 septembre 1945 des prix à percevoir dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n°100 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières.

A la demande des Etablissements G.D.M., Groupeurs à Armentières, il a été créé le 1er avril 1944 pour le pesage des wagons de groupages à Armentières, les prix ci-dessous fixés dans la limite des taxes maximum et minimum insérées au Tarif spécial P.V. n°100:

3 fr,3 par tonne indivisible avec minimum de 19 fr,3 et maximum de 33 fr. par wagon.

Cette taxe est portée à 4 fr,4 par tonne indivisible avec minimum de 22 fr. et maximum de 41 fr,5 par wagon dans le cas de remise d'un seul wagon.

La mesure qui vient à expiration le 31 mars 1945 n'ayant pu donner son plein effet en raison des circonstances, la S.N.C.F. propose de la maintenir jusqu'au 30 septembre 1945 les prix en cause, étant toutefois, majorés pour tenir compte de la majoration de 70 % intervenue le 15-janvier 1945.

Par ailleurs, la désignation "Marchandises de toute nature telles qu'elles sont définies au ch.1er §I du tarif spécial P.V. n°100" a été remplacée par "Groupages de marchandises" en raison des modifications apportées au tarif P.V. n°100 le 1er août 1944.

Etant donné le caractère particulier de la présente proposition, les autres indications habituellement fournies n'offrent pas d'intérêt.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

AVIS AU PUBLIC

Conformément à l'article 14 - 1° b) de son Cahier des Charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a soumis à l'approbation ministérielle une proposition tendant à proroger jusqu'au 30 septembre 1945 la durée d'application des prix indiqués ci-dessous, fixés dans la limite des taxes maximum et minimum prévues au Tarif spécial P.V. n° 100, qui vient à expiration le 31 mars 1945.

Marchandises	Gares		Prix d'application par tonne indivisible	Observations
	expédi- trice	destina- taire		
Groupages de marchandises	Armen- tières	Toutes les gares de la S.N.C.F.	5 fr.6 avec minimum de) 33 fr (par et maximum de) wagon 56 fr. (L'application de ces dispositions est subordonnée à l'en- gagement préalable de l'entreprise de groupages expédi- trice d'accepter pour la totalité de ses expéditions sur les relations en cause comme bon et valable pour l'établissement de la taxe le poids déterminé par le chemin de fer, sauf en cas d'erreur manifeste dont la preuve incombe à l'entreprise.
			Toutefois, dans le cas de remise d'un seul wagon, cette taxe est de 7 fr.5 avec minimum de) 37 fr.5 (par et maximum de) wagon 71 fr. (
<p><u>NOTA</u> : Ces prix tiennent compte de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945.</p>				

Paris, le

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 mars 1945

-:-:-:-

Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940

-:-:-:-

Affaire approuvée par le Directeur Général en vertu
des pouvoirs qui lui ont été délégués par le Président.

- Tarif spécial P.V. n° 100 - Prorogation de prix spéciaux
de pesage de wagons.

Au 1er avril 1944, des prix spéciaux ont été fixés,
pour un an, dans la limite des taxes maximum et minimum
inscrites au tarif P.V. n° 100, pour ^{ce tarif} les wagons de groupages
expédiés de la gare d'Armentières.

Cette mesure n'ayant pu donner son plein effet en
raison des circonstances, la S.N.C.F. a proposé de la maintenir
jusqu'au 30 septembre 1945, les prix en cause étant, toutefois,
majorés pour tenir compte du relèvement de 70 % des tarifs
intervenu le 15 janvier 1945.

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

24
/ 192

III - Marchés et Commandes.

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons.

R A P P O R T

à MM. les MEMBRES du CONSEIL d'ADMINISTRATION

sur des projets de marchés pour la fourniture
de 11 220 wagons
dont 10 620 constituant la tranche de wagons
à construire au titre des "commandes de démarrage".

Parmi les commandes dites de "démarrage", celles qui sont relatives au matériel de traction (moteur ou remorqué) et dont la préparation incombe au Service Central du Matériel, concernent respectivement la fourniture de :

- locomotives à vapeur et tenders,
- locomotives électriques,
- locotracteurs,
- autorails et remorques d'autorails,
- voitures à voyageurs et fourgons,
- wagons à marchandises,
- matériel électrique pour sous-stations de traction.

L'annexe N° I donne la consistance de ces commandes de démarrage et la désignation des matériels sur lesquels elles doivent porter.

Le présent rapport comprend deux parties :

- la première est consacrée à un exposé d'ensemble sur les commandes de démarrage intéressant le matériel de traction énuméré dans l'annexe précitée et sur les questions d'ordre général que soulèvent leur préparation et leur conclusion;
- la seconde a pour objet, dans le cadre général ainsi défini, de soumettre aux approbations réglementaires 20 projets de commandes concernant la fourniture de 10 670 wagons à marchandises, la détermination de ce nombre - qui diffère des deux nombres mentionnés dans le titre - résultant de considérations qui seront exposées plus loin (1).

Les projets de commande relatifs aux matériels autres que les wagons seront, dans les mêmes conditions, successivement présentés aux approbations réglementaires au fur et à mesure de l'aboutissement des négociations actuellement en cours à leur sujet avec les constructeurs.

.....

(1) Un 21ème projet de commande concernant la fourniture de 550 wagons par MM. de DIETRICH et Cie sera présenté ultérieurement comme il est dit plus loin. L'effectif des wagons commandés atteindra bien alors les 11 220 unités annoncées dans le titre.

I - EXPOSE D'ENSEMBLE SUR LES COMMANDES DE DEMARRAGE

Dès les premiers mois de 1943, la S.N.C.F. s'est préoccupée des moyens à mettre en oeuvre pour entreprendre son rééquipement aussitôt que les circonstances lui en donneraient la possibilité. Eu égard aux dispositions prévues vers la même époque par les pouvoirs publics sur le plan national, les projets de la S.N.C.F. sont venus s'intégrer naturellement dans un programme d'ensemble établi à la demande de l'organisme dit Délégation générale à l'Équipement national (1).

D'une manière générale, la préparation des commandes à intervenir auxquelles fut donné le nom de commandes de démarrage, répondait aux deux préoccupations suivantes dans lesquelles, en ce qui concerne la S.N.C.F., l'intérêt du chemin de fer se trouve d'ailleurs confondu avec celui de l'industrie nationale :

- d'une part, garantir du travail à cette dernière et lui assurer ainsi la possibilité de reprendre progressivement le cours normal de son activité;
- d'autre part, satisfaire dans les délais les plus réduits une partie, d'ailleurs faible, des immenses besoins de la S.N.C.F. en matériel.

Après examen, il fut reconnu que le double objectif défini ci-dessus ne pourrait être pleinement atteint sans la conclusion, entre les parties intéressées, d'engagements réciproques fermes, étant entendu toutefois que la mise en oeuvre des fournitures faisant l'objet de ces engagements serait différée et demeurerait subordonnée à un ordre d'exécution de la S.N.C.F., celle-ci se conformant elle-même à cet égard aux directives données par les pouvoirs publics, pour le "démarrage", total ou partiel, du programme établi sur le plan national.

Il était apparu notamment que toute commande qui, par quelque côté, conserverait un caractère conditionnel, ne serait vraisemblablement pas considérée par son titulaire comme présentant un degré de certitude suffisant pour qu'il prenne effectivement, avant confirmation de cette commande, les diverses mesures préparatoires en son pouvoir pour en hâter l'exécution, celle-ci une fois décidée.

Il était donc nécessaire, en particulier, que le texte des commandes à intervenir fournit toutes les précisions utiles en ce qui concerne le mode de détermination du prix, le fait de notifier - comme il avait été envisagé quelque temps - des commandes de principe sans indication de prix, constituant l'une des principales raisons de nature à justifier, chez les constructeurs, l'attitude d'expectative passive qu'il importait d'éviter.

.....

(1) Les directives reçues sur la question par la S.N.C.F. sont essentiellement contenues dans les documents ci-après :

- Circulaire FI/RF N° 58 du 11 mai 1943 du Délégué Général à l'Équipement national;
- Lettre AG 29-9 du 10 juin 1943 du Ministre Secrétaire d'État à la Production Industrielle et aux Communications au Directeur Général des Chemins de Fer;
- Lettre 6731 du 3 février 1944 du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques au Directeur des Chemins de fer;
- Lettre EI/3 N° 323/1 du 2 mai 1944 du Délégué Général à l'Équipement national au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

Les considérations qui précèdent entraînent deux conséquences importantes :

- 1°- Pour assurer la remise en route de l'industrie nationale, c'est, en principe, entre tous les constructeurs qualifiés qu'il convient de répartir les commandes.
- 2°- La décision de différer l'exécution des commandes par rapport à leur notification se traduit par certaines répercussions dont les termes de ces commandes doivent tenir compte.

Développons successivement ci-après chacun de ces deux points :

1°- Répartition des commandes de démarrage.

La consistance des commandes de démarrage proprement dites n'eût assurément pas nécessité par elle-même la répartition de ces commandes entre un aussi grand nombre de constructeurs et il eût été possible de les attribuer à un nombre restreint de ceux-ci.

S'il est cependant proposé de procéder à la répartition générale envisagée, c'est qu'elle présente l'avantage, essentiel dans les circonstances présentes :

- pour la S.N.C.F., de réduire la durée de construction d'un matériel dont elle a le plus urgent besoin;
- pour les constructeurs, de les mettre tous à même de se préparer à recevoir ultérieurement et à entreprendre, sans mise au point ni perte de temps, les commandes plus importantes prévues par le programme de rééquipement de la S.N.C.F., commandes dont l'exécution exigera, nécessairement alors, le concours, aussi large que possible, de toute l'industrie nationale qualifiée.

Ces motifs conduisaient à procéder, en premier lieu, à une étude d'ensemble sur la répartition de principe suivant laquelle l'exécution de la totalité des commandes de matériel figurant au programme de rééquipement de la S.N.C.F. paraissait pouvoir être assurée, au cours de la prochaine décennie, dans les conditions les meilleures et les plus rationnelles par l'ensemble des constructeurs français.

Assez complexe, l'étude dont il s'agit fut effectuée par les Comités intéressés : MATFER et COCELEC, en liaison et avec l'accord de la S.N.C.F. Dans cette étude, il a notamment été fait état, bien entendu :

- de la capacité respective de production des constructeurs dans des conditions normales;
- de la réduction momentanée, éventuellement subie par cette capacité, du fait des événements de guerre;
- enfin, des autres travaux pouvant incomber aux constructeurs dans le programme général de rééquipement industriel de notre pays.

C'est eu égard à ces considérations qu'ont été mises sur pied, pour les diverses natures de matériel à commander, les répartitions respectivement prévues pour chacune d'elles, répartitions qui seront, comme il a été dit plus haut, successivement soumises aux approbations réglementaires à l'occasion de la présentation des projets de marchés correspondants.

2°- Forme des commandes de démarrage.

La caractéristique essentielle des commandes de démarrage réside, nous l'avons déjà indiqué, dans le fait qu'elles doivent être à exécution différée, c'est-à-dire ne pas présenter, entre la conclusion des engagements réciproques pris par les deux parties et la mise en oeuvre de la fourniture, la simultanéité qui est de règle dans les marchés ordinaires de construction de matériel.

Comme nous l'avons noté plus haut, l'adoption d'un mécanisme aussi particulier ne pouvait manquer de réagir sur la forme même des commandes.

Il est, en effet, déjà très malaisé dans des conditions économiques instables comme celles que nous traversons depuis plusieurs années, de fixer forfaitairement le juste prix d'un matériel dont la construction doit être entreprise dès notification du marché. Mais, lorsque le début de la construction est remis à une date ultérieure et d'ailleurs non précisée, la détermination à l'avance d'un prix forfaitaire de base, valable à cette date inconnue, devient si hasardeuse et les difficultés auxquelles elle se heurte sont si grandes, que, dans l'intérêt des deux parties, il apparaît indispensable de recourir à une autre manière de faire.

Sans apporter la véritable solution du problème qui se posait, la méthode qui eût consisté à arrêter les prix de base dans les conditions économiques en vigueur à l'époque des négociations, offrait de plus l'inconvénient grave de tendre à consacrer certains éléments constitutifs anormaux des prix de revient actuels de l'industrie, éléments dont il est permis d'escompter la disparition progressive avec l'évolution de la situation.

C'est pourquoi, après avoir aussi envisagé, sans la retenir, la méthode consistant à traiter en réservant provisoirement la question des prix - ce qui eût présenté les inconvénients déjà signalés - nous nous sommes finalement ralliés à la solution indiquée ci-après.

L'annexe II au présent rapport contient le texte d'un "marché-type à exécution différée" qui a été mis au point après de nombreux échanges de vues avec les constructeurs. Nous nous bornerons ici à exposer les stipulations prévues en matière de prix par ce document.

Le prix unitaire des unités de matériel, faisant l'objet du marché, est décomposé en deux parties :

1°- La première partie du prix est constituée par le montant - affecté, à titre de frais directs sur matières, d'une majoration forfaitaire de 5 % (1) - des dépenses d'approvisionnements principaux. Le constructeur est tenu de soumettre ses sous-commandes, avant leur passation, à la S.N.C.F. qui doit en approuver les diverses conditions.

2°- La seconde partie du prix a pour valeur de base le produit :

$$P''_0 = S_0 Z \text{ dans lequel :}$$

S_0 est la valeur que le salaire de référence défini par le marché prendra à la date J , origine du délai d'exécution, date qui n'est pas connue lors de la conclusion du marché;

(1) Le taux de cette majoration est ramené à 2 % pour ceux des approvisionnements qui sont fournis par le constructeur lui-même.

Z est le produit du nombre d'heures directes de main-d'oeuvre, forfaitairement jugé nécessaire pour la construction d'une unité du matériel considéré, par un coefficient tenant compte des frais généraux, des dépenses accessoires de matières non comprises dans la première partie du prix, des aléas et du bénéfice. Ce nombre Z est fixé par le marché.

Le marché portant sur la fourniture de N unités de matériel, il est prévu de déterminer, comme il vient d'être dit, la première partie du prix unitaire pour la totalité de ces N unités.

Au contraire, le nombre Z intervenant dans la seconde partie du prix n'est fixé à priori et applicable d'office que pour les N premières des N unités commandées. Cette méthode réserve la possibilité, en cours d'exécution du marché, de corriger le nombre Z, si les constatations faites pendant la construction des N premières unités en montrent la nécessité.

La révision éventuelle du prix de base, révision qui ne s'applique qu'à la seconde partie du prix - la première partie du prix étant réglée sur présentation des factures afférentes aux sous-commandes approuvées par la S.N.C.F. - sera opérée au moyen d'une formule du type usuel, comportant une partie fixe de 15 %.

II - PRESENTATION DE 20 PROJETS DE COMMANDES

Comme il a été annoncé, la seconde partie du présent rapport a trait aux 20 projets de marchés qu'il est proposé de conclure, dans les conditions générales ci-dessus exposées, pour la fourniture d'un effectif total de 10 670 wagons.

Ces 10 670 wagons comprennent :

- 10 070 des 10 620 wagons prévus aux commandes de démarrage et dont l'acquisition a été approuvée par dépêche ministérielle MR.N° 21-2 du 27 octobre 1944.
- 600 wagons commandés en 1941 à des constructeurs de la zone alors dite libre, mais dont la construction n'a pu encore être entreprise faute de matières (1).

.....

(1) Approbation du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., en date du 16 juillet 1941.

Avis favorable de la Commission des Marchés en date du 11 août 1941.

Cette fourniture était répartie de la façon suivante :

- Wagons tombereaux : 420 dont :
 - 240 aux Etablissements CODER.
 - 180 à la Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (S.O.M.U.A.).
- Wagons réfrigérants : 180 dont :
 - 90 à la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de fer (C.G.C.E.M.)
 - 90 à la S.O.M.U.A.

Nous avons dû, comme il a déjà été dit, différer la présentation aux approbations réglementaires, du projet de commande concernant la fourniture, par MM. de DIETRICH et Cie, des 550 wagons qui porteront, au total annoncé de 10.620 unités, le nombre de wagons à construire au titre des commandes de démarrage. En raison des événements militaires, la situation géographique des usines de cette Société ne lui a pas permis, en effet, de nous donner à temps certains renseignements nécessaires à la préparation de la commande la concernant. Cette commande sera établie aussitôt que possible dans la même forme que les projets ci-joints et, comme eux, soumise aux approbations réglementaires.

Par ailleurs, les 600 wagons ayant fait l'objet de marchés antérieurs avaient été commandés, dans la zone dite libre, pour des raisons d'opportunité qui ont disparu aujourd'hui. Ils n'étaient pas conformes aux types retenus pour les commandes de démarrage (1). Eu égard au fait que les marchés correspondants n'ont reçu jusqu'ici aucun commencement d'exécution, il nous a paru indiqué :

- d'une part, de donner aux matériels dont il s'agit, les dernières caractéristiques techniques adoptées par la S.N.C.F. ;
- d'autre part, de procéder, en ce qui les concerne, à des modifications d'attribution destinées à mieux approprier le choix du constructeur à la nature du matériel.

A cet effet, les marchés de 1941 seront résiliés sans indemnité de part ni d'autre, leurs titulaires - qui sont d'accord - recevant les compensations légitimes dans la répartition générale des commandes de démarrage et les 600 wagons sur lesquels portaient ces marchés, venant simplement s'ajouter aux wagons des mêmes types à construire au titre des dites commandes.

En définitive, la répartition par type et par constructeur des 10.670 wagons faisant l'objet des vingt projets de marchés présentés, est indiquée en détail dans l'annexe III sur laquelle a aussi été reporté, pour mémoire, le projet qui n'a pu être établi à temps pour être joint au présent rapport concernant la commande, à MM. de DIETRICH et Cie, de 550 wagons couverts.

Eu égard aux explications déjà données sur le mécanisme des commandes de démarrage, il nous reste seulement à examiner ici l'aspect financier de la question.

Les modalités proposées pour la définition du prix de la fourniture ne permettent pas de procéder, comme d'usage, à une comparaison

....

(1) Rappelons, à ce propos, que les dispositions techniques adoptées pour les wagons commandés en zone dite libre, avaient été notamment inspirées par le souci d'assurer, dans toute la mesure du possible, leur réalisation par la mise en oeuvre de matériaux provenant de cette zone.

directe entre les stipulations financières des projets de marchés présentés à l'approbation et les prix auxquels ont été commandés antérieurement des matériels analogues à ceux qui font l'objet de ces projets.

En vue d'apprécier la convenance des offres, il a donc été nécessaire de faire l'application, à une époque donnée, des dites stipulations financières pour déterminer les prix tenant lieu de prix de base qui figurent dans les marchés de construction ordinaires. Les calculs ont été effectués en tablant sur les conditions économiques en vigueur au 1er juillet 1944.

Comme il a été exposé, le prix d'un matériel donné est obtenu en additionnant : le montant des approvisionnements principaux correspondants dont la liste a été arrêtée d'accord entre le constructeur et le S.N.C.F., est annexée au marché, mais dont l'évaluation ne figure pas dans le marché et le produit des deux facteurs Z et S₀, précédemment définis.

Pour chaque type de matériel, nous avons estimé le montant des approvisionnements principaux, en utilisant la documentation de notre Service des Approvisionnements. Les évaluations ainsi faites se trouvent confirmées, de façon satisfaisante, par les estimations auxquelles les constructeurs ont procédé de leur côté et qu'ils nous ont officiellement communiquées.

Pour déterminer le montant, à la date du 1^{er} juillet 1944, de la seconde partie de chacun des prix, il suffisait, connaissant déjà les coefficients Z résultant de nos négociations avec les constructeurs, et figurant dans les projets de marchés de connaître aussi les valeurs S₀ à attribuer aux salaires de référence; ces dernières ont été calculées à la date précitée comme il est prévu dans les projets de marché.

Le tableau constituant l'annexe IV indique, pour chaque marché, les quantités Z et S₀ correspondantes ainsi que leur produit.

L'examen de ce tableau met en évidence, d'une manière générale, une concordance satisfaisante, à notre avis, entre les valeurs consenties par différents constructeurs pour la seconde partie du prix de wagons d'un type donné. Encore faut-il noter, pour apprécier cette concordance en connaissance de cause, que, indépendamment des autres motifs de divergence ci-après exposés, la valeur de la seconde partie du prix se trouve nécessairement influencée, pour un même matériel, tant par le nombre d'unités commandées que par les variantes de construction envisagées (1).

L'annexe IV permet encore une autre constatation intéressante. On remarque que, pour un matériel de type donné, le coefficient Z est généralement d'autant plus élevé que le salaire de référence S₀ est plus bas et réciproquement. On peut expliquer ce fait de la manière suivante :

.....

(1) Ces variantes, indiquées dans les notices descriptives annexées aux projets de marchés, ont été prévues, à titre d'essai, pour orienter le choix des dispositions à adopter définitivement, sur certains points, dans la construction des séries plus importantes qui doivent faire suite aux commandes de démarrage.

si l'on suppose, pour simplifier, en première approximation, que le pourcentage des frais généraux ne varie pas d'un constructeur à l'autre, l'emploi d'une main-d'œuvre plus qualifiée et payée plus cher entraînerait une économie corrélative du nombre d'heures nécessaires à l'exécution d'une construction donnée.

Cependant, il n'en est pas ainsi dans tous les cas, car la question est, en réalité, beaucoup plus complexe, surtout dans la période actuelle d'instabilité économique. Tout en procédant aux rapprochements de prix qu'inspire naturellement la division des commandes entre plusieurs constructeurs, il ne faut pas perdre de vue que la réglementation des salaires, la répartition géographique des valeurs minima de ceux-ci, enfin l'évolution dans le temps et dans l'espace de ces deux facteurs, sont sujettes à des vicissitudes dont les circonstances de l'époque de référence adoptée ne présentent qu'un aspect momentané.

Eu égard à la nécessité déjà soulignée de faire concourir à l'exécution des commandes de démarrage le plus grand nombre possible de sociétés spécialisées, il serait donc, à notre avis, tout à fait injustifié et, de plus, contraire à l'intérêt bien entendu de la S.N.C.F., d'exclure de la répartition envisagée certains constructeurs ayant toujours donné satisfaction, mais que des motifs de circonstance mettent aujourd'hui dans l'obligation de demander des prix un peu plus élevés que ceux de leurs collègues. Remarquons, à cet égard, que la réduction des délais de livraison qu'entraîne la répartition des fournitures à assurer entre le nombre maximum de titulaires offre, dans les circonstances actuelles, un intérêt suffisant pour justifier déjà, à elle seule, certains écarts de prix.

Notons enfin que, d'un constructeur à l'autre, il existe nécessairement, tant dans les frais généraux que dans les méthodes de travail, certaines différences de nature à faire quelque peu varier, pour un matériel donné, la valeur des coefficients Z relatifs à ces constructeurs.

Sous le bénéfice de ces observations, il nous restait à nous rendre compte que les prix résultant de l'application des stipulations financières des projets de marchés aux divers matériels à commander, sont admissibles si on les compare aux prix obtenus lors des commandes antérieures. Pour cette comparaison, nous avons eu soin de prendre, dans chaque cas, le prix le plus élevé demandé pour un même type de wagon.

A titre d'exemple, nous reproduisons ci-après le calcul concernant les conditions auxquelles il est proposé de traiter avec les Etablissements CADOUX pour la fourniture de 375 wagons couverts KKuw normaux, c'est-à-dire ne comportant aucune des variantes de construction prévues à titre d'essai.

La valeur au 1^{er} juillet 1944 des approvisionnements principaux peut, d'après notre estimation, être fixée à la somme de 104.000 f. en suspension de taxe à la production. Il y a lieu de majorer ce résultat :

- des frais directs sur matières fixés comme il a été dit (1),
- des frais de transport des approvisionnements évalués à 2 %

(1) Il a été fait état dans nos calculs du taux de 5 %.

Dans ces conditions, la première partie du prix de base, taxes non comprises, s'établit à :

$$104.000 \text{ f.} \times 1,05 \times 1,02 = 111.400 \text{ f.}$$

Il convient d'y ajouter la seconde partie du prix, c'est-à-dire le produit du coefficient Z, soit 2795, par la valeur S₀ du salaire de référence au 1^{er} juillet 1944, soit 19 f,35; ce produit est égal à 54.080 f.

Compte tenu de la taxe à la production et de la taxe sur les transactions, le prix unitaire de base du matériel dont il s'agit, peut être estimé à :

$$(111.400 \text{ f.} + 54.080 \text{ f.}) \times \frac{100}{91} \times \frac{100}{99} = 183.680 \text{ f.}$$

Rapproché du prix de 84.000 f. (1) auquel auraient été commandés en 1939 les wagons du type considéré, le résultat ci-dessus fait ressortir un coefficient de :

$$\frac{183.680 \text{ f.}}{84.000} = 2,2 \text{ environ.}$$

Etant donné l'évolution des conditions économiques entre les deux époques considérées, ce coefficient doit, à notre avis, être tenu pour tout à fait admissible.

Calculés dans les mêmes conditions, les prix obtenus des trois autres constructeurs devant aussi recevoir une commande de wagons du même type, sont respectivement les suivants :

Usines PETOLAT	177.760 f.
Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ	176.440 f.
Compagnie Française de Matériel de Chemins de fer	176.000 f.

Ces prix sont dans le rapport de 2,1 avec le prix précité de 84.000 f.

Une comparaison analogue a été faite pour les autres types de wagons, chaque fois que nous disposions de prix antérieurs pouvant valablement servir de termes de comparaison. Dans le cas contraire, la convenance des conditions auxquelles il est proposé de traiter a été appréciée en rapprochant le prix au kg de la fourniture envisagée du prix au kg de l'un des matériels dont le prix global avait pu être justifié comme nous venons de l'exposer.

Cet examen nous a conduits, dans certains cas, à demander aux constructeurs de revoir leurs propositions. Compte tenu des rectifications ainsi opérées, les conditions financières dans lesquelles il est proposé de conclure les commandes dont il s'agit, peuvent, selon nous, être considérées comme acceptables. L'application au 1^{er} juillet 1944 de ces conditions, conduit à attribuer à cette date, aux divers types de wagons à commander les prix donnés à titre indicatif dans l'annexe V.

.....

(1) Le prix de 84.000 f. utilisé dans cette comparaison est déduit lui-même du prix de 73.400 f. auquel ont été effectivement commandés en 1939, 5000 wagons couverts et qui doit être majoré de 10 600 f. pour tenir compte des modifications techniques évaluées apportées entre temps au matériel dont il s'agit.

Rappelons ici que si, cependant, les constatations effectuées au cours de l'exécution d'une première tranche d'un marché donné montraient la nécessité de corriger la valeur du coefficient Z stipulée par ce marché, il serait procédé à la mise au point utile d'accord entre les parties.

Il est demandé à MM. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver la conclusion de 20 marchés, conformes au marché type dont le texte fait l'objet de l'annexe II précitée, respectivement avec les constructeurs mentionnés dans l'annexe VI qui précise également, pour chacun de ces marchés, la consistance de la fourniture et les conditions dans lesquelles il est proposé de traiter, notamment la valeur du coefficient Z.

PARIS, le 21 FEVR 1945

Le Directeur,

Signé : ARMANE

CONCERNANT LA FOURNITURE DE MATERIEL DE TRACTION (MOTEUR et REMORQUE)

Locomotives à vapeur	<table border="0"> <tr> <td>141 P</td> <td>140</td> <td rowspan="4">}</td> <td rowspan="4">212</td> </tr> <tr> <td>150 P</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>151 Tq</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>0.50 Tq</td> <td>35</td> </tr> </table>	141 P	140	}	212	150 P	25	151 Tq	12	0.50 Tq	35
141 P	140	}	212								
150 P	25										
151 Tq	12										
0.50 Tq	35										
Tenders	34 P		195								
Locomotives électriques	<table border="0"> <tr> <td>2 D 2</td> <td>35</td> <td rowspan="2">}</td> <td rowspan="2">171</td> </tr> <tr> <td>BB</td> <td>136</td> </tr> </table>	2 D 2	35	}	171	BB	136				
2 D 2	35	}	171								
BB	136										
Locotracteurs de 150 ch.			60								
Autorails de 600 ch.			18								
Remorques d'autorails			20								
Voitures métalliques de grandes lignes à bogies	<table border="0"> <tr> <td>A²B⁶</td> <td>40</td> <td rowspan="3">}</td> <td rowspan="3">140</td> </tr> <tr> <td>B⁹C⁹</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>C¹⁰</td> <td>60</td> </tr> </table>	A ² B ⁶	40	}	140	B ⁹ C ⁹	40	C ¹⁰	60		
A ² B ⁶	40	}	140								
B ⁹ C ⁹	40										
C ¹⁰	60										
Voitures métalliques d'embranchement à bogies	<table border="0"> <tr> <td>BD</td> <td>85</td> <td rowspan="2">}</td> <td rowspan="2">300</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>215</td> </tr> </table>	BD	85	}	300	C	215				
BD	85	}	300								
C	215										
Fourgons métalliques Dqd ²			60								
Wagons couverts	KKuw	4575	}								
Wagons à primeurs	Fau	1250									
Wagons tombereaux	TTu et TTuw	2500									
Wagons plats	NNTouww	1000									
Wagons plats	NNouww	500									
Wagons plats à bogies	RRlyw	175									
Wagons réfrigérants	Fr ¹ u	620									
<p>Matériel électrique pour sous-stations de traction :</p> <p>Equipement de l'ensemble des sous-stations de traction et postes de 1500 volts de la ligne SETE-NIMES (groupes de traction et disjoncteurs).</p> <p>Equipement de 8 sous-stations de traction R² de la ligne PARIS-LYON (groupes de traction et disjoncteurs).</p>											



SERVICE CENTRAL
DU MATERIEL

(Les projets de marchés soumis aux approbations réglementaires et établis conformément au présent modèle comportent, aux endroits marqués dans ce document par les repères A, B H, des conditions particulières qui font l'objet de l'annexe VI).

Entre les soussignés :

La Société Nationale des Chemins de fer français, dont le siège social est à PARIS, 83 rue Saint-Lazare, (9ème), ci-après dénommée " la S.N.C.F. ",

d'une part,

et

(Raison sociale et adresse du constructeur)

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE I

OBJET DU MARCHE

Le constructeur s'engage à fournir à la S.N.C.F., qui accepte :



ARTICLE II

CONDITIONS GENERALES

Ce matériel sera construit dans les ateliers du constructeur situés à



Il sera conforme aux indications :

- de la notice descriptive et de la collection des dessins remis au constructeur par la S.N.C.F. ;
- des dessins complémentaires établis par le constructeur et approuvés par la S.N.C.F. à l'occasion de la construction du dit matériel.

.....

En conséquence, le constructeur devra prendre, dès notification de ce marché, toutes les mesures préparatoires en son pouvoir pour faciliter au maximum, le moment venu, le démarrage de la construction, étant entendu toutefois qu'aucune sous-commande de matières ne sera engagée par lui jusqu'au jour, désigné ci-après par la lettre J, où les circonstances permettront la mise en oeuvre de la fourniture (constitution des approvisionnements et construction proprement dite).

Ne seront pas considérées comme mesure préparatoires que le constructeur est tenu de prendre en vertu du présent article, les modifications ou extensions d'équipement industriel qu'il pourrait juger utile de réaliser en vue de l'exécution du marché.

La date J sera arrêtée par la S.N.C.F. qui la notifiera au constructeur.

Si le constructeur estime avoir des motifs pour ne pas accepter la date ainsi fixée par la S.N.C.F., il devra en justifier auprès de cette dernière. Le constructeur pourra également proposer une date à la S.N.C.F. ; si elle n'accepte pas cette proposition, la S.N.C.F. indiquera au constructeur les motifs de son refus.

ARTICLE VI
LIVRAISONS

Le matériel, complet et prêt à être mis en service, sera livré au départ de l'usine du constructeur. On retiendra, pour date de livraison, la date de la demande d'expédition formulée par le constructeur auprès de la gare S.N.C.F. desservant son usine, après délivrance de l'autorisation d'expédier par le représentant de la Division du Contrôle des Fabrications de la S.N.C.F.

La commande étant divisée en tranches mensuelles, la livraison de la première tranche sera effectuée au cours du D ème mois suivant le mois de la date à laquelle seront rassemblés, pour les unités correspondantes, les approvisionnements permettant d'entreprendre leur construction en série et de poursuivre leur montage jusqu'à une phase voisine de l'achèvement, tels que ces approvisionnements seront reconnus nécessaires, d'un commun accord, entre la S.N.C.F. et le constructeur. Cette date sera constatée par échange de lettres.

La cadence mensuelle des livraisons sera fixée à la date J, d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le constructeur, par échange de lettres.

ARTICLE VII
PRIX DE BASE

Le prix unitaire de base, taxes non comprises, est composé de deux parties :

- P'° correspondant aux dépenses d'approvisionnements principaux ;
- P"° correspondant aux autres dépenses ainsi qu'à la marge pour aléas et bénéfice ;

$$P_0 = P'_0 + P''_0$$

Les approvisionnements principaux comprennent les pièces et matières détaillées dans le bordereau-spécification établi (ou accepté) par le constructeur et approuvé par la S.N.C.F., document qui précise les poids ou volumes nécessaires par unité de matériel, tolérances comprises (soit poids ou volume brut, soit poids ou volume net, selon la nature des approvisionnements).

A partir de la date J et dans le plus bref délai, qui ne devra, en aucun cas, excéder trois mois, le constructeur rassemblera et comparera les offres qu'il aura provoquées de ses fournisseurs, dans des conditions qui en assureront la comparabilité effective, et qui devront mentionner les prix et leurs conditions éventuelles de révision, ainsi que les délais de livraison prévus. Il s'appliquera à obtenir les meilleures conditions de ses fournisseurs et fera connaître ces conditions au Service Central du Matériel de la S.N.C.F. Celui-ci centralisera les renseignements donnés par les divers constructeurs auxquels la S.N.C.F. aura commandé des unités du type de matériel faisant l'objet du présent marché et dressera le tableau comparatif des conditions de délais et de prix, y compris les conditions de révision de ces derniers, obtenues pour les approvisionnements principaux.

Le cas échéant, la S.N.C.F. pourra requérir le concours du Comité d'Organisation MATFER pour le travail de centralisation prévu par l'alinéa précédent.

En partant des résultats de ce travail et après intervention éventuelle auprès de certains sous-traitants, la S.N.C.F. arrêtera, dans le plus bref délai, les conditions auxquelles le constructeur sera autorisé par elle à passer les sous-commandes des approvisionnements principaux. Ces conditions seront notifiées par la S.N.C.F. au constructeur.

Le montant de l'ensemble des approvisionnements principaux que le constructeur aura été autorisé à constituer dans les conditions ainsi approuvées par la S.N.C.F., sera calculé en suspension de la taxe à la production. Il sera affecté titre de frais directs sur les dits approvisionnements principaux, d'une majoration forfaitaire fixée à 5 % dans le cas où ces approvisionnements seront fournis au constructeur par des tiers et à 2 % dans le cas où ils seront fournis par le constructeur lui-même. Il sera, enfin, augmenté des frais de transport prévus pour les livraisons, au constructeur, des approvisionnements principaux. Le dit montant, majoré comme il vient d'être dit, constituera, après division par le nombre d'unités de matériel commandées, la première part P'0 du prix unitaire de base P₀ (1).

Le transport des approvisionnements principaux aura lieu par fer sauf impossibilité. La S.N.C.F. se réserve de faire assurer ce transport en service, si elle le juge opportun.

Le constructeur récapitulera mensuellement les factures d'approvisionnements acquittées, auxquelles il ajoutera la majoration forfaitaire précitée de 5 ou 2 % suivant le cas, ainsi que le montant des frais de transport.

Cette récapitulation mensuelle sera adressée à la S.N.C.F. par le constructeur, au plus tard 15 jours après l'expiration du mois considéré. En même temps que la dernière récapitulation mensuelle, le constructeur présentera une récapitulation globale des dépenses d'approvisionnements.

.....

(1) Pour les approvisionnements sous-commandés par le constructeur au Comptoir des Produits Sidérurgiques, la valeur à faire entrer dans la première part P'0 du prix unitaire de base P₀ sera le prix de base porté sur la sous-commande, affecté des majorations en vigueur à la date de cette sous-commande.

Il tiendra, en outre, toutes les factures correspondantes à la disposition de la S.N.C.F. pour toute vérification jugée utile par celle-ci et lui communiquera, le cas échéant, les calculs de révision correspondants.

Lorsque les approvisionnements principaux seront complètement constitués, la division du total des récapitulatifs mensuelles par le nombre des unités de matériel commandées donnera la valeur définitive P' de la première partie du prix unitaire, taxes non comprises.

B- Autres dépenses et marge.

La seconde partie P" du prix de base P₀ comprend :

- le prix des matières diverses, non reprises au bordereau-spécification des approvisionnements principaux ;
- les salaires de main-d'oeuvre directe de fabrication, affectés des charges patronales annexes des salaires ;
- les dépenses complémentaires, dénommées frais généraux et comprenant notamment des traitements, des salaires, des matières, de l'énergie, des loyers, des impôts, des assurances, des charges financières diverses, etc...
- la marge pour aléas et bénéfice.

La valeur P" , à la date J, de la seconde partie du prix de base P₀ sera déterminée par le produit :

$$P'' = Z \cdot S_0$$

dans lequel :

- Z est un coefficient forfaitaire dont la valeur est fixée à :

$$Z = \boxed{E}$$

- S₀ est un salaire calculé, dans les conditions indiquées ci-après, à partir des salaires horaires réels, toutes primes comprises, payés par le constructeur dans l'usine où il exécute le marché, aux ouvriers des catégories également indiquées ci-après, et définies par l'article 6 de l'arrêté ministériel du 21 juin 1943.

Le salaire S₀ sera la moyenne pondérée, affectée de l'incidence des charges patronales annexes légales, relevées trimestrielle dans l'usine du constructeur, du salaire horaire moyen des ouvriers de la catégorie VI d'une part, et du salaire horaire moyen des ouvriers des catégories I et II confondues d'autre part, moyenne constatée par la S.N.C.F. respectivement pour le trimestre et pour le mois dans lesquels le jour J sera inclus. La pondération fera intervenir dans la dite moyenne le premier salaire moyen pour 50 % et le second pour 50 % .

La valeur initiale P" , ainsi déterminée, de la seconde partie du prix ne sera, toutefois, appliquée d'office qu'aux \boxed{F} premières unités de matériel faisant l'objet du marché. Pour les unités suivantes, elle sera susceptible d'être modifiée, sur demande de l'une ou de l'autre des parties, par correction de la valeur ci-dessus attribuée au coefficient Z dont les constatations effectuées au cours de la construction des \boxed{F} premières unités auront permis d'apprécier la convenance.

La demande de modification devra intervenir, au plus tard, un mois avant la date de livraison de la \boxed{F} ème unité et l'accord sur le nouveau prix devra intervenir, en principe, dans un délai maximum de deux mois après cette date.

.....

La modification ainsi apportée éventuellement à la valeur du coefficient Z vaudra pour toutes les unités de matériel restant à construire.

ARTICLE VIII

REVISION DE PRIX

Le prix unitaire de base sera éventuellement révisé de la façon suivante :

A - Dépenses d'approvisionnements principaux.

La première partie du prix unitaire définitif, taxes sur ce prix non comprises, sera arrêtée à la valeur P' définie plus haut, après les vérifications jugées utiles par la S.N.C.F. et compte tenu des rectifications qui en découleraient éventuellement.

B - Autres dépenses et marge.

La seconde partie Pⁿ₀ du prix P₀ sera, en vue de sa révision éventuelle, décomposée comme il suit :

$$P^{\text{n}}_0 = a_0 + b_0 + c_0$$

la part a₀ variant, en fonction des salaires, comme il est dit ci-après;

la part b₀ variant, en fonction du coût des matières, comme il est dit ci-après ;

la part c₀ restant invariable par convention.

On admettra forfaitairement :

$$a_0 = 0,65 \times P^{\text{n}}_0$$

$$b_0 = 0,20 \times P^{\text{n}}_0$$

$$c_0 = 0,15 \times P^{\text{n}}_0$$

1°) Révision de la part main-d'oeuvre a₀.

On utilisera, pour cette révision, un salaire de comparaison dont les valeurs mensuelles successives seront déterminées en affectant dans les conditions qui seront fixées par les Pouvoirs Publics, le salaire S₀, ci-dessus défini, de l'incidence des dispositions légales, réglementaires ou obligatoires, qui seront venu modifier, pour le mois considéré, le régime des salaires et des charges annexes .

Pour chaque tranche, on relèvera la moyenne S des valeurs mensuelles du dit salaire de comparaison pendant les G mois qui précèdent le mois contractuel de livraison de cette tranche.

La valeur révisée a de la part main-d'oeuvre, pour cette tranche, sera :

$$a = a_0 \frac{S}{S_0}$$

.....

2) - Révision de la part matière b₀

La valeur révisée b de la part " matières " b₀ du prix aura pour expression :

$$b = b_0 \cdot \frac{P'}{P'_0}$$

P' et P'₀ étant définis comme il a été dit plus haut.

3) Montant révisé P" de la seconde partie P"₀ du prix

La seconde partie du prix définitif, taxes sur ce prix non comprises, sera arrêtée à la valeur P" définie par :

$$P'' = a + b + c_0$$

C - Calcul du prix applicable au règlement définitif du marché.

Le prix unitaire, sans taxes sur ce prix, applicable au règlement définitif du marché, aura pour expression :

$$P = P' + P''$$

Il sera, en outre, affecté de l'incidence des taxes légales ou obligatoires directement assises sur le montant de la fourniture et effectivement supportées par le constructeur pour ou à l'occasion de l'exécution du marché. Il est précisé que ces taxes sont actuellement :

- la taxe à la production,
- la taxe sur les transactions,
- la quote-part, afférente au marché, des cotisations versées par le constructeur au Comité d'Organisation compétent.

.....

D - Renseignements relatifs à l'exécution du marché.

Quand il le jugera utile, le constructeur remettra à la S.N.C.F. un état dans lequel auront été consignées ses prévisions en ce qui concerne les dates effectives de livraison du matériel, ainsi que tous renseignements utiles sur la constitution des approvisionnements et sur les événements notables susceptibles de modifier les conditions d'exécution du marché ; les renseignements ainsi fournis dans chaque état seront relatifs à la période écoulée depuis la notification du marché ou depuis la remise de l'état précédent.

La S.N.C.F. donnera acte au constructeur de cette communication en lui renvoyant, revêtu de son visa, un exemplaire du dit état.

Le constructeur devra toujours être en mesure de faire la preuve de sa diligence dans la constitution des approvisionnements.

Il sera procédé, en temps utile, entre la S.N.C.F. et le constructeur, à un examen justificatif et contradictoire tant des causes des faits ainsi consignés que de leurs conséquences légitimes concernant le coût et la durée de la construction.

A la suite de cet examen, un simple échange de lettres entre la S.N.C.F. et le constructeur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou l'application des conditions de révision.

E - Clause de sauvegarde.

Au cours de l'exécution du marché, peuvent survenir des événements dont la répercussion sur cette exécution ne sera manifestement pas traduite par les conditions ci-dessus fixées.

Dans ce cas, et à titre exceptionnel, si la S.N.C.F. ou le constructeur estimait que le prix résultant de l'application des dites conditions s'écarte en plus ou en moins de plus de 1/15 du prix initial modifié par les variations obligatoirement subies par ses divers éléments, les dites conditions de révision seraient modifiées d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le constructeur, à la demande de l'une des parties qui aurait à justifier sa demande.

ARTICLE IX
CONDITIONS DE PAIEMENT

Les paiements seront effectués dans les conditions suivantes :

A - Dépenses d'approvisionnements principaux.

Le montant des dépenses d'approvisionnements principaux, récapitulé mensuellement comme il est indiqué plus haut, sera remboursé au constructeur par la S.N.C.F. à concurrence des 9/10, à la fin du mois suivant celui de la présentation de la récapitulation mensuelle.

Le paiement du dernier 1/10 sera réservé jusqu'à fixation du montant définitif P' de la première partie du prix unitaire. Une fois déterminée la valeur définitive P' de cette première partie, taxe à la production non comprise, le solde en sera complètement remboursé au constructeur par la S.N.C.F. à la fin du deuxième mois suivant la présentation de la récapitulation globale.

.....

B - Autres dépenses et marge.

Les paiements afférents à la seconde partie P^{no} du prix unitaire seront effectués, par tranche mensuelle, dans les conditions suivantes :

- 30 % de la 2^{ème} partie P^{no} du prix, après réception du châssis assemblé, avant mise sur roues,
- 60 % de la 2^{ème} partie P^{no} du prix, après réception provisoire du wagon,
- 10 % de la 2^{ème} partie P^{no} du prix, après réception définitive du wagon.

Le paiement par la S.N.C.F. au constructeur ou le remboursement par le constructeur à la S.N.C.F. des sommes résultant du calcul de la révision de prix, comme il est dit à l'article VIII, § B, seront effectués sur factures de la partie présente, dès que l'accord sera réalisé sur le calcul de la révision.

Toutefois, ce paiement ne pourra pas intervenir avant la date du dernier terme de paiement relatif à la tranche considérée.

Le montant des taxes sera remboursé sur factures établies par le constructeur.

C - Mode de paiement.

La Région de l'EST de la S.N.C.F. est chargée de pourvoir à l'ordonnement des paiements stipulés ci-dessus.

Les factures seront établies conformément aux modèles fixés par la S.N.C.F. Celles de ces factures correspondant aux paiements effectués, avant livraison à la S.N.C.F., des unités de matériel faisant l'objet du marché, devront être établies sur timbre et passer par l'intermédiaire de la Division du Contrôle des Fabrications de la S.N.C.F.

Les paiements seront arrondis au franc le plus voisin ou, en cas d'équidistance, au franc inférieur. Ils seront effectués, par la S.N.C.F., sous forme d'acceptation de traites de même montant, à trois mois d'échéance.

Sous réserve de présentation des traites, l'avant-dernier jour ouvrable précédant la date d'exigibilité des paiements, la S.N.C.F. les remettra au constructeur à cette dernière date, revêtues de son acceptation.

Les frais de timbre et les frais d'agio seront à la charge du constructeur.

Le paiement du dernier terme, exigible après réception définitive du matériel, pourra être effectué, par anticipation, en même temps et dans les mêmes conditions que celui du terme précédent, contre remise, par le constructeur, d'un engagement de caution personnelle et solidaire émanant d'une banque agréée par la S.N.C.F. et garantissant à cette dernière le remboursement des créances qu'elle pourrait avoir sur le

.....

constructeur, en vertu des clauses du présent marché, à concurrence du dernier terme ainsi payé par anticipation. Décharge de cette caution sera donnée quand les conditions fixées pour le paiement du dit terme seront remplies.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le paiement de la révision sera, dans les conditions indiquées au § précédent (B - Autres dépenses et marge) effectué par chèque ou virement.

ARTICLE X

PENALITES

Le taux des pénalités pour retard de livraison est fixé à un demi pour mille de la valeur de la fourniture retardée, pour chaque semaine de retard pendant les vingt premières semaines, et à un pour mille pour les semaines suivantes.

ARTICLE XI

CONTESTATIONS

A défaut d'entente directe entre les parties sur l'interprétation et l'application des articles V, VI, VII et VIII du présent marché, il serait procédé comme il est prévu par le protocole d'accord intervenu le 6 février 1942 entre la S.N.C.F. et le Comité d'Organisation professionnelle de l'Industrie et du Commerce du Matériel de Transport ferroviaire (MATFER), document dont le constructeur déclare avoir parfaite connaissance.

ARTICLE XII

NANTISSEMENT

Pour l'application éventuelle du décret-loi du 30 octobre 1935, modifié par les décrets du 25 août 1937 et du 2 mai 1938, il est précisé que le comptable chargé du paiement est la S.N.C.F.

Le fonctionnaire compétent pour fournir les renseignements envisagés à l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 est M. le Directeur du Service Central du Matériel.

ARTICLE XIII

DEMANDE DE DEROGATION AUX INTERDICTIONS D'EMPLOI DE CERTAINES MATIERES

1°- Nonobstant toutes indications contraires qui pourraient figurer sur les dessins et nomenclatures, remis par la S.N.C.F. au constructeur, il est interdit à celui-ci, sauf autorisation expresse obtenue comme il est dit ci-après, d'utiliser pour la réalisation du matériel faisant l'objet du présent marché, aucune matière dont l'emploi serait interdit par une décision du répartiteur intéressé.

La S.N.C.F. aura seule la charge de l'observation des prescriptions relatives aux interdictions d'emploi antérieures à la date de remise, par le constructeur, de l'offre ayant servi de base à l'établissement du présent marché, étant entendu toutefois que le constructeur demeure tenu de lui signaler, en temps opportun,

.....

et avec les justifications utiles, les dérogations qui lui paraîtraient devoir être sollicitées aux dites interdictions.

En revanche, le constructeur aura seul la charge de l'observation des prescriptions relatives aux interdictions d'emploi postérieures à la date de son offre, interdictions sur les conséquences desquelles il devra attirer l'attention de la S.N.C.F.

Qu'il s'agisse d'interdictions antérieures ou postérieures à la date précitée, l'établissement de toute demande de dérogation ainsi que sa présentation au répartiteur intéressé, incombe exclusivement à la SNCF.

La SNCF supportera les conséquences du retard éventuellement entraîné dans l'exécution du marché par une décision tardive du répartiteur sauf toutefois lorsque la demande de dérogation à une interdiction postérieure à la date de l'offre du constructeur n'aura pas, du fait de ce dernier, pu être présentée en temps utile par la SNCF ; dans ce dernier cas les conséquences du retard resteront à la charge du constructeur.

2°- Les stipulations du § 1°) ci-dessus ne sont pas applicables à la construction :

- des pièces et appareils spéciaux suivants :

H

- des pièces et appareils faisant l'objet des dessins complémentaires que le constructeur sera éventuellement amené à établir en vue de l'exécution du présent marché.

Dans ces deux cas, le constructeur aura seul la charge de l'observation des prescriptions relatives aux interdictions d'emploi. Il garantit en conséquence, à la SNCF qu'elle ne pourra d'aucune manière être mise en cause à cet égard. Il fera seul son affaire de l'établissement et de la présentation, au répartiteur intéressé, de toute demande de dérogation qui lui paraîtrait devoir être sollicitée. Il supportera toutes des conséquences des retards éventuellement entraînés dans l'exécution du marché par une décision tardive du répartiteur, à moins qu'il n'apporte la preuve qu'il a fait toute diligence pour obtenir en temps utile la ou les dérogations demandées.

3°- Le constructeur ne pourra présenter aucune demande de plus-value ni d'allongement de délai en raison d'interdictions d'emploi qui seraient antérieures à la date de son offre et dont il sera toujours censé avoir tenu compte dans la dite offre, sauf réserve expresse formulée dans cette dernière.

Si les dérogations demandées à des interdictions d'emploi postérieures à la demande de prix ne sont pas obtenues et que, de ce fait, le constructeur se trouve dans l'obligation d'adopter des dispositions différentes de celles qui ont servi de base à l'établissement de son offre, les répercussions de cette situation, en ce qui concerne les prix et les délais convenus, feront l'objet d'un examen justificatif et contradictoire.

4° - Dans tous les cas, le constructeur sera seul responsable des agissements de ses sous-traitants en ce qui concerne l'observation des prescriptions relatives aux interdictions d'emploi et il lui appartiendra de prendre toutes mesures utiles à cet effet, sans que la S.N.C.F. puisse jamais, ni d'aucune manière, être mise en cause.

.....

ARTICLE XIV

POLICE D'ASSURANCE - INCENDIE

Le constructeur fera insérer le texte suivant dans ses polices d'assurance-incendie:

" La Société assurée déclare qu'il se trouve ou peut se trouver dans ses ateliers, du matériel, des objets bruts ou manufacturés, des matières ou vieilles matières appartenant à la S.N.C.F. "

" En conséquence, il est spécifié que l'assurance est faite tant pour le compte de la Société assurée que pour celui de la S.N.C.F. à laquelle sont dévolues et payées directement les indemnités qui pourront lui être dues pour les dommages subis par les dits matériels, objets et matières ".

" Il est convenu, en outre, que la garantie de la police est affectée, par priorité à concurrence de la somme de f. au règlement des indemnités dues à la S.N.C.F. " .

" La Compagnie d'assurance renonce à tout recours contre la S.N.C.F. et contre ses agents " .

ARTICLE XV

DOMMAGES CAUSES PAR FAITS DE GUERRE

Les dommages que pourraient subir, par faits de guerre, les approvisionnements et le matériel en cours de construction, seront à la charge de la S.N.C.F., s'ils se produisent postérieurement à la date à laquelle la réunion de ces approvisionnements ou l'état d'avancement atteint dans l'exécution de ce matériel auront été régulièrement constatés par la Division du Contrôle des Fabrications de la S.N.C.F.

ARTICLE XVI

CAS DE RESILIATION

Outre les cas de résiliation prévus dans les documents généraux auxquels se réfère le présent marché, celui-ci pourrait être résilié, par décision du Ministre des Transports et des Travaux Publics, sans que le constructeur puisse prétendre à aucune indemnité de ce chef, dans le cas où, pour des motifs tirés de son activité dans la période comprise entre le 16 juin 1940 et la libération, le dit constructeur viendrait à être l'objet d'une sanction grave telle, par exemple, qu'une mise sous séquestre ou l'exclusion partielle ou totale, temporaire ou définitive, des marchés de l'Etat.

ARTICLE XVII

FRAIS DE MARCHE

Les frais de timbre du présent marché sont à la charge du constructeur.

Fait en deux exemplaires originaux

à PARIS, le

PROJETS DE COMMANDE DE 10.670 WAGONS
suivant marché type à exécution différée

REPARTITION DE LA FOURNITURE PAR TYPE DE WAGON ET PAR CONSTRUCTEUR

Consistance globale des commandes	Nombre	Répartition entre les constructeurs	
		Raison sociale du constructeur	
4575 * Wagons couverts série KKuw	375	Sté	des Etablissements CADOUX
	500	Sté	Anonyme des Usines PETOLAT
	525	Sté	des Anciens Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ
	875	Cie	FRANCAISE de Matériel de Chemins de Fer
	525	Sté	d'OUTILLAGE MECANIQUE et d'USINAGE d'ARTILLERIE (S.O.M.U.A.)
	625	Ateliers de CONSTRUCTION	du NORD de la FRANCE
	600	Cie	GENERALE de CONSTRUCTION
	550 *	MM.	de DIETRICH et Cie
1250 Wagons à primeurs série Fau	400	Cie	INDUSTRIELLE de Matériel de Transport
	400	Sté	Nouvelle des Etablissements DECAUVILLE Aîné
	450	Sté	LORRAINE des Anciens Etablissements de DIETRICH et Cie de LUNEVILLE
2920 Wagons tombereaux séries TTu et TTuw	920	Ateliers de CONSTRUCTION	du NORD de la FRANCE
	1000	Sté	FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer
	1000	Sté	Anonyme BAUME et MARPENT
1000 Wagons plats série NNTouww	600	Sté	Anonyme BAUME et MARPENT
	400	Cie	FRANCAISE de Matériel de Chemins de Fer
500 Wagons plats série NNouww	500	Sté	des Ateliers de BRUZ et d'EPLUCHES
175 Wagons plats série RRlyw	175	Sté	Anonyme des Etablissements ARBEL
800 Wagons réfrigérants série Fr ¹ u	400	Etablissements	CODER
	200	Sté	des Etablissements CADOUX
	200	Sté	des Ateliers de BRUZ et d'EPLUCHES

(*) Dans l'effectif total indiqué pour les wagons couverts, il est tenu pour mémoire, d'un projet de commande de 550 unités à MM. de DIETRICH et Cie, projet dont la présentation s'est trouvée retardée comme il est dit dans le rapport.

PROJETS DE COMMANDE DE 10.670 WAGONS
suivant marché type à exécution différée

- 1 -

-----oOo-----
VALEUR DE LA SECONDE PARTIE DU PRIX DES WAGONS

(à la date du 1^{er} juillet 1944)

Type des wagons à construire et constructeurs	Nombre de wagons à commander	Valeur du coefficient Z	Salaire horaire So en francs	Produit Z. So sans taxes en francs
<u>WAGONS COUVERTS, série KKuw</u>				
- avec couverture en toile enduite.				
Sté des Etablissements CADOUX	375	2795	19,35	54.080
Sté des Usines PETOLAT	500	2674	18,23	48.745
Sté des Anciens Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ	525	3046	15,61	47.550
Cie FRANCAISE de Matériel de Chemins de Fer	875	3092	15,253	47.160
- avec pavillon métallique				
Sté d'OUTILLAGE MECANIQUE et d'USINAGE d'ARTILLERIE (S.O.M.U.A)	525	2923	18,281	53.435
Ateliers de Construction du NORD de la FRANCE	625	3470	14,55	50.490
Cie Générale de CONSTRUCTION	600	3126	16,11	50.360
<u>WAGONS à PRIMEURS, série Fau</u>				
Cie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.)	400	4673	15,24	71.215
Sté Nouvelle des Etablissements DECAUVILLE Aîné	400	4409	16,321	71.960
Sté LORRAINE des Anciens Etabts de DIETRICH et Cie de LUNEVILLE	450	4123	16,253	67.020
<u>WAGONS TOMBEREAUX, série TTu</u>				
- avec panneaux en acier au chrome				
Ateliers de Construction du NORD de la FRANCE	350	2720	14,55	39.575
- avec panneaux en alliage léger				
Sté FRANCO-BELGE de matériel de Chemins de Fer	450	2665	15,828	42.180
- avec panneaux en tôle d'acier A0				
Sté Anonyme BAUME et MARPENT	450	2672	15,779	42.160
			

Type des wagons à construire et constructeurs	Nombre de wagons à commander	Valeur du coefficient Z	Salaires horaire So en francs	Produit Z. So sans taxes, en francs
<u>WAGONS TOMBEREAUX, série TTuw</u>				
- avec panneaux en alliage léger				
Sté FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer	550	2857	15,828	45.220
- avec panneaux en tôle d'acier A0				
Sté Anonyme BAUME et MARPENT	550	2868	15,779	45.255
Ateliers de Construction du NORD de la FRANCE	570	2900	14,55	42.195
<u>WAGONS PLATS, série NNTouww</u>				
Sté Anonyme BAUME et MARPENT	600	2749	15,779	43.375
Cie FRANCAISE de matériel de Chemins de Fer	400	2794	15,253	42.615
<u>WAGONS PLATS, série NMouww</u>				
Sté des Ateliers de BRUZ et d'EPLUCHES	500	2363	18,97	44.825
<u>WAGONS PLATS à BOGIES, série RRlyw</u>				
Sté Anonyme des Etablissements ARBEL	175	4019	16,98	68.245
<u>WAGONS REFRIGERANTS, série Frlu</u>				
Etablissements CODER	400	8626	20,647	178.100
Sté des Etablissements CADOUX	200	9008	19,35	174.295
Sté des Ateliers de BRUZ et d'EPLUCHES	200	8900	18,97	168.830

PROJETS DE COMMANDE DE 10.670 WAGONS
suivant marché type à exécution différée

- 1 -

-----oOo-----
VALEUR DE LA SECONDE PARTIE DU PRIX DES WAGONS
(à la date du 1^{er} juillet 1944)

Type des wagons à construire et constructeurs	Nombre de wagons à commander	Valeur du coefficient Z	Salaire horaire So en francs	Produit Z. So sans taxes en francs
<u>WAGONS COUVERTS, série KKuw</u>				
<u>- avec couverture en toile enduite.</u>				
Sté des Etablissements CADOUX	375	2795	19,35	54.080
Sté des Usines PETOLAT	500	2674	18,23	48.745
Sté des Anciens Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ	525	3046	15,61	47.550
Cie FRANCAISE de Matériel de Chemins de Fer	875	3092	15,253	47.160
<u>- avec pavillon métallique</u>				
Sté d'OUTILLAGE MECANIQUE et d'USINAGE d'ARTILLERIE (S.O.M.U.A)	525	2923	18,281	53.435
Ateliers de Construction du NORD de la FRANCE	625	3476	14,55	50.490
Cie Générale de CONSTRUCTION	600	3126	16,11	50.360
<u>WAGONS à PRIMEURS, série Fau</u>				
Cie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.)	400	4673	15,24	71.215
Sté Nouvelle des Etablissements DECAUVILLE Aîné	400	4409	16,321	71.960
Sté LORRAINE des Anciens Etabts de DIETRICH et Cie de LUNEVILLE	450	4123	16,253	67.020
<u>WAGONS TOMBEREAUX, série TTu</u>				
<u>- avec panneaux en acier au chrome</u>				
Ateliers de Construction du NORD de la FRANCE	350	2720	14,55	39.575
<u>- avec panneaux en alliage léger</u>				
Sté FRANCO-BELGE de matériel de Chemins de Fer	450	2665	15,828	42.180
<u>- avec panneaux en tôle d'acier A0</u>				
Sté Anonyme BAUME et MARPENT	450	2672	15,779	42.160
			

Type des wagons à construire et constructeurs	Nombre de wagons à commander	Valeur du coefficient Z	Salaires horaire So en francs	Produit Z. So sans taxes, en francs
<u>WAGONS TOMBEREAUX, série TTuw</u> - avec panneaux en alliage léger				
Sté FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer	550	2857	15,828	45.220
- avec panneaux en tôle d'acier A0				
Sté Anonyme BAUME et MARPENT	550	2868	15,779	45.255
Ateliers de Construction du NORD de la FRANCE	570	2900	14,55	42.195
<u>WAGONS PLATS, série NNTouww</u>				
Sté Anonyme BAUME et MARPENT	600	2749	15,779	43.375
Cie FRANCAISE de matériel de Chemins de Fer	400	2794	15,253	42.615
<u>WAGONS PLATS, série NNouww</u>				
Sté des Ateliers de BRUZ et d'EPLUCHES	500	2363	18,97	44.825
<u>WAGONS PLATS à BOGIES, série RRlyw</u>				
Sté Anonyme des Etablissements ARBEL	175	4019	16,98	68.245
<u>WAGONS REFRIGERANTS, série Frlu</u>				
Etablissements CODER	400	8626	20,647	178.100
Sté des Etablissements CADOUX	200	9008	19,35	174.295
Sté des Ateliers de BRUZ et d'EPLUCHES	200	8900	18,97	168.830

23
213

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

III - Marchés et Commandes.

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du Matériel

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 21 MARS 1945

"Marchés et Commandes"

(Question N° III/2)

R A P P O R T

à M.M. les Membres du Conseil d'Administration
sur un projet de marché pour l'étude d'une loco-
motive Diesel électrique de manœuvre à 3 essieux
couplés

En raison de l'intérêt des locomotives diesel pour de nom-
breux services de manœuvre, le Service Central du Matériel a été
conduit à retenir, après étude générale de la question, deux types de
machines dont l'emploi est susceptible d'être avantageusement déve-
loppé dans l'avenir :

- un type à moteur de 600/650 chevaux à deux bogies à deux essieux,
directement dérivé de machines de la Région Sud-Est et dont la
construction pourra, par conséquent, être entreprise dès que les
circonstances le permettront ;
- un type à moteur de 500 chevaux à trois essieux couplés par
bielles.

La réalisation de ce dernier type ne paraît également devoir
présenter aucun aléa sérieux. Il a été reconnu cependant opportun
d'en faire exécuter, tout d'abord, l'étude complète, avant d'envisa-
ger sa construction.

Le présent rapport concerne le projet de marché qu'il est
proposé de conclure, à cet effet, avec le groupe constitué par les
Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt, la Compagnie Electro-
Mécanique et la Compagnie de Constructions Mécaniques Procédés Sulzer.
Nous examinerons successivement, comme d'usage, les points principaux
suivants :

- I - Choix des fournisseurs.
- II - Conditions générales et délai d'exécution.
- III - Conditions de prix.
- IV - Propriété industrielle.

.....

I - Choix des fournisseurs

Après avoir établi la spécification technique du matériel envisagé, la S.N.C.V. a demandé des offres aux groupes de constructeurs suivants :

- 1°- Marine-Homécourt, Compagnie Electro-Mécanique, Sulzer ;
- 2°- Batignolles-Châtillon, Oerlikon, Sulzer ;
- 3°- Schneider, Jeumont.

Outre le prix demandé par eux pour l'étude dont il s'agit et pour la fourniture des documents d'exécution du matériel qui en fait l'objet, les constructeurs ont également été invités à mentionner dans leurs offres, à titre indicatif, le prix éventuel de construction de ce matériel, ce dernier prix devant être établi dans les conditions économiques de 1939 qu'il a paru indiqué d'adopter comme base d'appréciation. Le tableau ci-après résume les conditions de prix des propositions reçues :

	Partie mécanique	Partie électrique	Partie thermique	Total
	f.	f.	f.	f.
<u>I - Prix de l'étude</u>				
Groupe (Marine-Homécourt, C.E.M. Sulzer)	1.217.000	860.000	400.000	2.477.000
Groupe (Batignolles- Châtillon, Oerlikon, Sulzer)	1.575.000	860.000	416.000	2.851.000
Groupe (Schneider, Jeumont)	1.460.000 (1)	860.000	"	2.320.000
<u>II - Prix de la construction</u>				
(donné à titre indicatif et rapporté aux condi- tions économiques de janvier 1939)				
Groupe (Marine-Homécourt, C.E.M. Sulzer)	1.300.000	1.440.000	830.000	3.570.000
Groupe (Batignolles- Châtillon, Oerlikon, Sulzer)	1.604.000	1.400.000	802.000	3.806.000
Groupe (Schneider, Jeu- mont)	2.750.000 (2)	1.500.000	"	4.250.000

(1) Somme comprenant les frais d'étude de la partie thermique.

(2) Somme comprenant le coût de la partie thermique.

La proposition (Schneider, Jeumont) ne répond pas exactement au programme indiqué, car elle prévoit l'emploi d'un moteur développant 600 ch. alors qu'une puissance de 500 ch. est suffisante ; de plus, le moteur dont il s'agit n'a pas encore été réalisé. Il a donc été jugé préférable de ne pas le retenir dans le cas présent (1).

Le projet étudié par le groupe (Aciéries de la Marine, C.E.M., Sulzer), offre, du point de vue technique, certaines dispositions qui l'ont fait juger préférable à celui du groupe (Bâtignolles, Oerlikon, Sulzer). Le prix proposé par ce dernier étant au surplus le plus élevé des deux, le groupement (Aciéries de la Marine, Compagnie Electro-Mécanique, Sulzer) a été retenu comme ayant présenté les conditions les plus avantageuses, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier. Le projet de marché d'étude a donc été préparé au nom du groupe (Aciéries de la Marine, C.E.M., Sulzer).

II - Conditions générales et délai d'exécution

Le projet de marché prévoit un délai de 14 mois pour l'établissement et la remise de la totalité des dessins et documents concernant l'étude. Ce délai est raisonnable et n'appelle pas d'observation de notre part.

Les Aciéries de la Marine et d'Honécourt sont chargées de l'étude complète de la partie mécanique, de l'installation du matériel thermique et électrique, du câblage, de la présentation de l'étude d'ensemble de la locomotive. Elles sont, en outre, responsables, à l'égard de la S.N.C.F., de l'ensemble des travaux. La C.E.M. est chargée de l'étude de la partie électrique. Sulzer est chargé de l'étude du moteur diesel.

III - Conditions de prix

La rémunération qu'il est proposé d'attribuer aux auteurs de l'étude est divisée en deux parts :

- la première, égale à 2.477.000 fr, est payable au fur et à mesure de l'avancement de l'étude, suivant les modalités courantes en pareil cas ;
- la deuxième part, dont le montant est de 150.000 fr par unité de matériel construite d'après l'étude, n'est due aux auteurs de celle-ci que dans le cas où le matériel serait exécuté par d'autres constructeurs et ce jusqu'à concurrence de 75 unités.

.....

(1) En égard à l'intérêt que présente cependant, du point de vue technique, le moteur à 2 temps dont il s'agit, l'essai d'un prototype de cet engin sur une locomotive existante est actuellement à l'étude.

La première part du prix est révisable, en fonction des variations du coût de la main-d'oeuvre, suivant une formule du type usuel. La révision de la deuxième part du prix sera effectuée en appliquant à son montant de base le coefficient de hausse obtenu dans la révision de la première part du prix. Elle ne sera susceptible d'aucune autre révision ultérieure quelles que soient les époques où elle deviendra éventuellement exigible, en cas de réalisation du matériel.

Ces conditions de rémunération ont donné lieu à de longues négociations avec les fournisseurs, elles sont, à notre avis, acceptables pour les raisons suivantes :

1°) Justification du prix de base de l'étude.

Le prix de base de 2.477.000 fr est le produit d'un nombre forfaitaire d'heures de main-d'oeuvre directe par le prix moyen global de l'heure de dessinateur.

Le nombre d'heures nécessaires pour l'exécution de l'étude peut être fixé raisonnablement à 41.000 environ, dont 29.000 heures pour la partie mécanique et 12.000 heures pour la partie électrique.

Quant au prix moyen global de l'heure de dessinateur, les considérations ci-après conduisent à le fixer à 60,40 fr.

Les fournisseurs ont prévu de donner la composition approximative suivante à leur bureau d'étude sous la direction de leurs ingénieurs :

- Dessinateurs principaux	20 %
d° d'étude	40 %
d° détaillants	20 %
d° calqueurs	20 %

Les estimations sur le nombre de dessinateurs affectés à l'étude conduisent à tabler sur un effectif moyen de 12 agents, compte tenu du délai de 14 mois auquel a été fixé la durée de l'étude.

Pour des équipes constituées comme il est dit plus haut, le prix effectif moyen de l'heure de dessinateur peut, dans les conditions économiques d'avril 1943 prises pour référence dans le marché, être fixé à 26,20 fr, somme à laquelle il convient d'ajouter 7,40 fr pour les charges patronales annexes des salaires, soit 33,60 fr. Le prix horaire s'établit alors comme il suit :

Prix moyen de l'heure de dessinateur, charges comprises :	33,60 fr
Frais de direction (y compris personnel dirigeant du bureau d'études)	17
A reporter :	50,60

.....

Frais de loyer, éclairage, chauffage, impôts	Report	50,60 fr
Frais de matériel		5,80
Taxes		1
		3
	Total :	60,40 fr

Ainsi se trouve justifié le prix de :

$$60,40 \text{ fr} \times 41.000 = 2.477.000 \text{ fr.}$$

Un marché analogue pour l'étude d'une locomotive diesel-électrique à marchandises par les aciéries de la Marine, a été, rappelons-le, présenté aux approbations réglementaires en avril 1943.

Pour ce marché, le prix moyen global de l'heure de dessinateur avait été évalué, dans les conditions économiques de mars 1942, à 56,55 fr pour la partie mécanique et à 50 fr pour la partie électrique.

L'index R.G.E. étant passé de 565 à 647 entre mars 1942 et avril 1943, le prix moyen de l'heure admis pour le marché cité en référence devient à cette dernière date :

$$\left(\frac{56,55 \text{ fr} \times 31.500 \text{ h.} + 50 \text{ fr} \times 13.500 \text{ h.}}{45.000 \text{ h.}} \right) \times \frac{647}{565} = 62,20 \text{ fr.}$$

résultat supérieur au chiffre de 60,40 fr ci-dessus retenu pour le calcul du prix initial figurant dans le projet de marché.

Précisons enfin que, sur la base du dernier index R.G.E. publié (2ème quinzaine de déc. 1944), le prix initial ci-dessus indiqué, soit 2.477.000 fr., devient :

$$2.477.000 \text{ fr} \left(0,15 + 0,85 \frac{1107}{647} \right) = 3.601.500 \text{ fr.}$$

Soit, pour le prix moyen de l'heure d'étude :

$$\frac{3.601.500}{41.000} = 87,80 \text{ fr.}$$

2°) Justification de la redevance en cas de réalisation.

Dans les conditions économiques prises pour références dans le projet de marché d'études, c'est-à-dire celles d'avril 1943, le prix unitaire de construction paraît pouvoir être fixé approximativement à 6 M. Sur cette base, la redevance unitaire de 150.000 fr ci-dessus proposée représente 2,5 % du prix de construction du matériel, pourcentage qui ne paraît pas excessif si on le compare aux taux pratiqués en matière de rémunération de

.....

brevets, qui atteignent couramment 5 et même 10 %.

Deux concessions très importantes ont été obtenues des fournisseurs :

- Abandon de la redevance initialement réclamée par lui, au titre de la 2ème part du prix, sur les unités de matériel qu'il serait appelé lui-même à construire;
- Invariabilité de la redevance à lui payer, en cas de construction par des tiers, et qu'il demandait à voir réviser à l'époque de cette construction.

IV - Propriété industrielle

La question des droits respectifs des parties en matière de propriété industrielle constitue l'un des points importants du projet de marché présenté.

Les dispositions prévues concernent essentiellement les conditions d'utilisation des brevets pris avant l'étude dont il s'agit, soit par les fournisseurs eux-mêmes, soit par des tiers, ainsi que les conditions dans lesquelles des demandes de brevets pourront être déposées, au cours de l'étude, par l'une ou l'autre des parties.

Il est demandé à M.M. les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le projet de marché sur les dispositions duquel les fournisseurs sont d'accord.

Paris, le 14 mars 1945.

Le Directeur,

J. LEVY

51 / 142

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

IV - Service Commercial :

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.-

-mlu-

21 MARS 1945

"Service Commercial"

(Question N° IV)

Paris, le 9 février 1945

S.N.C.F.

SERVICE COMMERCIAL

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

au sujet d'une proposition de relèvement des tarifs et allocations du service de correspondance à SAINT-ETIENNE (167.800 habitants)

Le Société Stéphanoise de camionnage, rue de l'Isérable à SAINT-ETIENNE, qui assure le service de correspondance de la S.N.C.F. à la gare de SAINT-ETIENNE - CHATEAUCREUX, nous a demandé le 30 octobre 1944 un relèvement de ses tarifs et allocations devenus insuffisants pour couvrir les frais de son exploitation.

Depuis le 1er août 1944, date de mise en vigueur de la nouvelle tarification du détail, notre correspondant est rémunéré :

- par les tarifs perçus du public pour l'enlèvement à domicile des expéditions G.V. et P.V. d'un poids supérieur à 50 kg (trafic d'ailleurs insignifiant);

- par les allocations versées par la S.N.C.F. pour la livraison des expéditions de détail et pour le factage des colis postaux, des petits colis et des fonds de remboursement.

Les tarifs actuellement en vigueur ont été mis en application le 15 octobre 1943; ils comportent un relèvement de 25 % sur les prix antérieurs. Les allocations versées pour la livraison des expéditions de détail ont été fixées le 1er août 1944 au taux de ces tarifs.

Les allocations pour le factage des colis postaux, des petits colis, et des fonds de remboursement ont été relevées de 27,8 % le 24 mai 1944 avec effet rétroactif du 1er janvier précédent.

o
o . . o

En raison de l'instabilité du trafic ferroviaire depuis le début de 1944 la SCMA a dû conserver comme base de son étude les conditions d'exploitation et le trafic du dernier trimestre de 1943 qui lui avait déjà servi pour l'étude du relèvement précédent. Elle a appliqué à ces éléments les hausses survenues depuis cette époque sur les différents postes du prix de revient, notamment sur le salaire du personnel (relèvement de 40 %) et sur les dépenses de pneus (hausse de 52 % dues à la résiliation par Michelin de son contrat d'entretien).

.....

Compte tenu de ce qui précède, les dépenses évaluées lors de la dernière étude à..... 210.540 fr. par mois sont passées à..... 268.780 fr et ne peuvent plus être couvertes par les recettes évaluées à 210.790 fr.

Le service de correspondance de SAINT-ETIENNE est donc en déficit de 58.000 fr. environ par mois.

o
o o

Pour remédier à cette situation, nous proposons :

- d'augmenter de 36,1 % les tarifs perçus du public pour l'enlèvement du détail à domicile et les allocations versées par le S.N.C.F. pour la livraison de ce détail;
- de relever de 27 % en moyenne les allocations versées par le S.N.C.F. pour le factage des colis postaux, des petits colis et des fonds de remboursement.

Il en résulterait une augmentation des recettes mensuelles de 58.550 fr. : le service de correspondance serait ainsi remis en situation d'équilibre financier.

Le S.N.C.F. aurait de ce fait à supporter une augmentation de dépenses de 58.550 fr. par mois à prélever :

- pour 5.790 fr sur le produit total des recettes des expéditions de détail sur l'ensemble de la S.N.C.F.;
- pour 52.760 fr sur le produit total des recettes des petits colis et des colis postaux sur l'ensemble du réseau.

o
o o

Pour tenir compte de l'importance du déficit constaté les nouveaux taux d'allocations seraient accordés avec effet rétroactif du 1er octobre 1944; ce qui correspondrait pour le S.N.C.F. au paiement d'un rappel s'élevant approximativement au 1er février à 234.000 fr.

o
o o

Il est proposé au Conseil de bien vouloir approuver la mise en application dans les conditions indiquées ci-dessus des nouveaux tarifs et taux d'allocations pour le service de correspondance de Saint-Etienne.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

BOYAUX

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

23
214

V - Projets :

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.-

ECY - VELIN AUSSÉDAT - A

21 MARS 1945

(Question N° 17)

2ème tirage

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE GÉNÉRAL
DU MATÉRIEL

NOTE JUSTIFICATIVE N° 64 To/151

TRANSFORMATION DE 43 LOCOMOTIVES PÉTROLÉO-ÉLECTRIQUES

Dépense brute au compte de 1er Etablissement:	30,1 M.
Imputations nettes:	
- au compte de 1er Etablissement:	25,8 M.
- au fonds de renouvellement:	6,235 M.

La présente note justificative a pour objet de demander l'autorisation de transformer:

43 locomotives pétroléo-électriques à 2 essieux provenant de l'armée, afin de les rendre aptes au service des manœuvres de gare.

Ce travail est prévu au programme des modifications de matériel roulant autre que neuf de l'exercice 1945 pour une dépense brute totale en principal de 30,1 M.

La présente note comporte 3 parties:

- I - Justification de la transformation envisagée.
- II - Description des travaux.
- III - Évaluation de la dépense à engager et imputation de cette dépense.

I - JUSTIFICATION DE LA TRANSFORMATION ENVISAGÉE

Le S.N.C.F. dispose de 43 locomotives pétroléo-électriques à 2 essieux construits pour les besoins de l'Artillerie lourde sur voie ferrée (A.L.V.F.) pendant la guerre de 1914-1918 et confiés à la S.N.C.F. en 1940.

Celle-ci en est maintenant propriétaire, l'Administration de la Guerre ayant accepté de les lui céder gratuitement sous réserve qu'ils puissent être mis, dans un court délai, à la disposition de l'Armée pour l'exécution des mouvements sur rails que les besoins militaires seraient éventuellement appelés à exiger: la mise au point, entre l'Administration de la Guerre et la S.N.C.F., du modus vivendi à adopter à ce sujet ne souève aucune difficulté.

Ces engins, bien qu'en très bon état, n'ont pu, jusqu'ici, en raison de leurs imperfections techniques et notamment, de leur très forte consommation en essence et en huile, être utilisés à notre trafic.

Or, il serait possible de les rendre capables de faire un très bon service de manœuvres de gare moyennant leur modernisation, opération qui comporterait principalement le remplacement du moteur à essence qui les équipe par un moteur Diesel.

Il est à peine besoin de rappeler que le parc de locotracteurs et de locomotives de manœuvre de la S.N.C.F. a été très sérieusement amoindri par les opérations de guerre et qu'il importe de le reconstituer le plus rapidement possible.

L'utilisation, au nombre des unités de notre parc actif, des 43 locotracteurs dont il s'agit serait donc très intéressante.

L'objet de la présente note est de demander l'autorisation de transformer comme il est indiqué ci-après ces 43 locotracteurs.

Ajoutons que cette opération s'avère, ainsi qu'il résulte notamment des indications financières fournies plus loin au chapitre III, comme particulièrement avantageuse à un triple point de vue:

- en effet, tout d'abord, la dépense par unité nécessitée par cette transformation, soit environ 745 000 f., est à peu près deux fois moindre que le prix de l'acquisition d'un engin neuf de même puissance;
- en outre, le tonnage de matières à mettre en œuvre pour la transformation projetée est bien inférieur à celui nécessaire à la réalisation d'engins neufs;
- enfin, la S.N.C.F. pourrait disposer des engins transformés dans un délai bien inférieur à celui exigé par la construction de locotracteurs neufs.

.....

II - DESCRIPTION DES TRAVAUX

La modernisation des locotracteurs comportera les travaux suivants:

- remplacement du moteur Panhard à essence, dont la conception remonte à plus de 30 ans, par un moteur Diesel moderne de 150 ch., Renault ou Saurer, d'un type déjà éprouvé sur de nombreux autotrains;
- modernisation de l'appareillage électrique et changement des engrenages des moteurs de façon à améliorer la régulation de la puissance et à porter la vitesse maximum de l'engin de 20 à 40 km/h;
- transformation complète de la cabine et des capots, nécessitée par l'installation des nouveaux organes et par l'amélioration de la visibilité;
- adjonction du frein à air comprimé.

Après transformation, les locotracteurs offriront des caractéristiques très voisines de celles des locotracteurs unifiés de 150 ch. ayant fait l'objet de notre demande de crédits n° 64 Te/129 approuvée par dépêche ministérielle du 30 septembre 1943.

III - EVALUATION DE LA DÉPENSE A ENGAGER ET IMPUTATION DE CETTE DÉPENSE

La dépense par unité se décomposerait comme il suit:

- Frais d'acquisition et de montage des organes nouveaux:	700 000 f.
- Frais de dépose des organes supprimés et frais de dépose et de repose des organes conservés:	50 000 f.
à déduire:	
- Valeur de récupération des organes supprimés:	5 000 f.
	<hr/>
Dépense par unité:	745 000 f.

En outre, la valeur primitive des organes supprimés est de: 100 000 f.

La dépense par unité serait à imputer de la façon suivante:

.....

- 1° - au compte de 1er Etablissement du Matériel roulant:
 $700\ 000 - 100\ 000 = 600\ 000\ \text{f.}$
- 2° - au fonds de renouvellement:
 $100\ 000 + 50\ 000 - 5\ 000 = 145\ 000\ \text{f.}$

En définitive, la dépense totale serait imputée de la façon suivante:

Le Compte de 1er Etablissement serait:

- débité de $700\ 000 \times +3 =$	30,1 L.
- crédité de $100\ 000 \times +3 =$	4,3 L.
	<hr/>
soit une dépense nette de:	25,8 L.

Le fonds de renouvellement serait:

- débité de $(100\ 000 + 50\ 000) \times +3 =$	6,45 L.
- crédité de: $5\ 000 \times +3 =$	0,215 L.
	<hr/>
	6,235 L.

La dépense brute totale de 30,1 L. serait imputée en totalité en 1945.

Cette dépense figure au budget de l'exercice 1945.

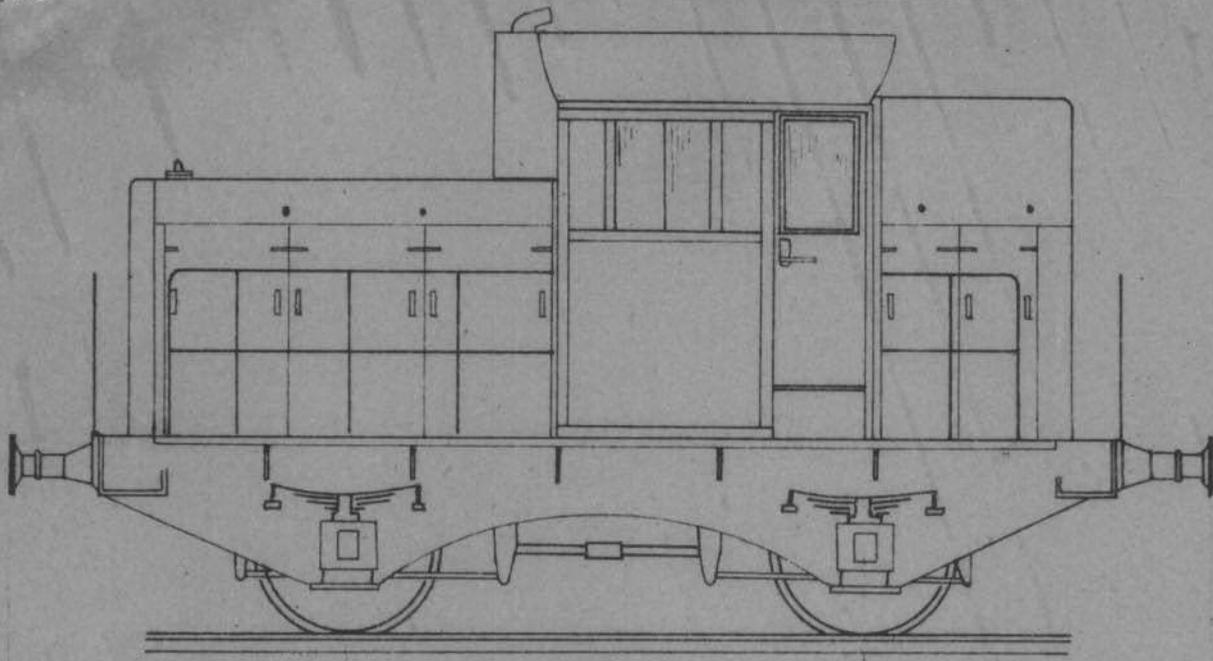
PARIS, le

-6 MARS 1945

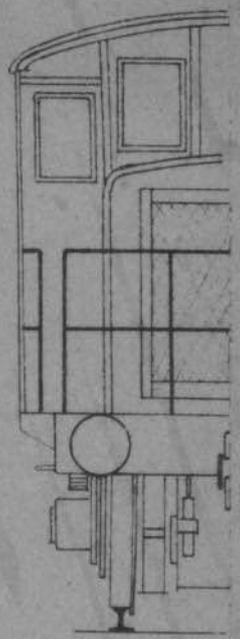
LE DIRECTEUR,

J. BÉRY

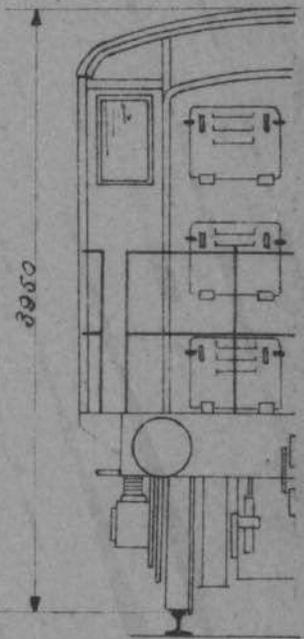
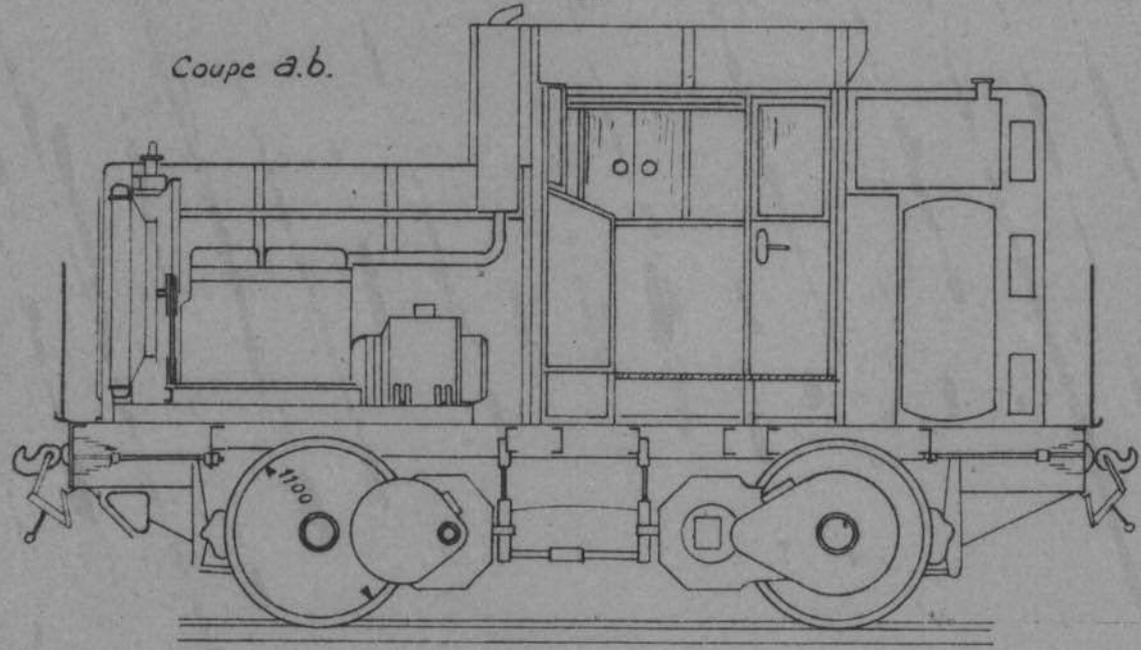
Locotracteur 150ch - 30^T



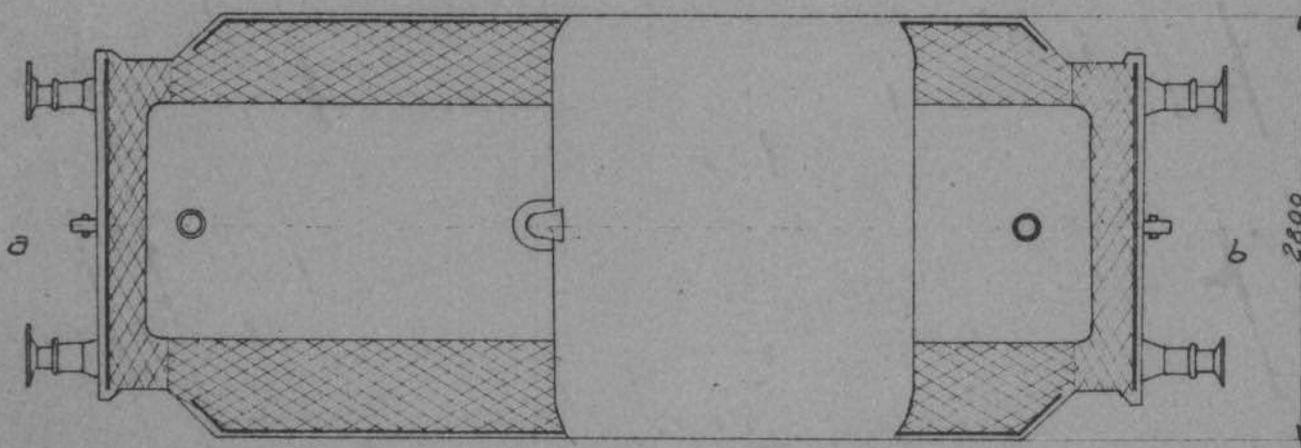
2250 3400 2250
 7900



Coupe a.b.



2950



*Vitesse max.
 40 Km/h
 Effort max. au
 crochet
 8000 Kg*

2800

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

VI - Relèvement des allocations préatales.

42
133

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

3ème tirage

7 mars 1945

N O T E

au Conseil d'Administration

Relèvement du taux des allocations prénatales

Dans sa séance du 22 mars 1944, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a décidé d'attribuer une allocation prénatale aux agents du cadre permanent mariés, dont la femme est enceinte, ainsi qu'aux femmes, elles-mêmes agents du cadre permanent, se trouvant dans la même situation.

Cette allocation, d'un taux uniforme de 1.500 fr est payable en 3 versements de 500 fr effectués après chacune des trois consultations médicales prénatales qui doivent avoir lieu, la première avant la fin du 4ème mois de la grossesse, la seconde au cours du 5ème mois, la 3ème au cours du 8ème mois. Les versements sont effectués par la Caisse de Prévoyance pour le compte de la S.N.C.F.

Depuis la création de ces allocations, les salaires ont été augmentés en septembre 1944 et une nouvelle majoration vient d'être approuvée avec effet du 1er février 1945. D'autre part, les allocations familiales légales et les allocations familiales supplémentaires ont été également relevées.

De ce fait, étant donné au surplus la hausse des dépenses exceptionnelles qu'entraîne une grossesse, il apparaît légitime de majorer le taux des allocations prénatales.

Nous proposons de porter le taux de 1.500 fr à 2.800 fr. Ce dernier chiffre correspond sensiblement au taux adopté par les Caisses de Compensation des allocations familiales qui versent les allocations prénatales.

A l'occasion de ce réajustement, quelques améliorations aux modalités actuelles de versement pourraient être réalisées.

Tout d'abord, le bénéfice de l'allocation complète serait maintenu aux veuves des agents qui décèderaient en laissant leurs femmes en état de grossesse.

.....

D'autre part, par analogie avec les dispositions prévues de plus en plus généralement par les Caisses de Compensation qui versent des allocations prénatales, nous proposons d'admettre désormais le cumul de celles-ci avec la prime à la première naissance, alors que, jusqu'ici, la S.N.C.F. déduisait de la prime légale à la première naissance le montant des sommes perçues au titre des allocations prénatales.

Enfin, pour apporter le plus tôt possible à la femme enceinte un supplément de ressources lui permettant de mieux s'alimenter et de procéder aux premiers achats nécessités par la naissance attendue, l'allocation prénatale serait dorénavant payée en 4 fractions égales : la première aussitôt la déclaration de grossesse effectuée auprès de la Caisse de Prévoyance et les trois suivantes comme actuellement, lors de chacune des visites médicales obligatoires.

Les nouvelles mesures pourraient avoir effet à partir du 1er février 1945; elles entraîneraient une augmentation des dépenses annuelles de 30 M.

LE DIRECTEUR GENERAL,

GOURSAT.

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

47 / 40

VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Nantes.-

SSEDAT - ANNECY - VELLIN

21 Mars 1945
24 février 1945

(Question N° VII)

PRISE EN CHARGE PAR LA S.N.C.F.
DES INVESTISSEMENTS DE LA CAISSE DES RETRAITES
DANS LA CITE DE MANTES

En 1929, le Réseau de l'Etat a mis à la disposition de la Compagnie Industrielle de Matériel et de Transport (C.I.M.T.) un terrain nu d'une surface d'environ 9 ha 1/2 faisant partie des emprises de la gare de MANTES et divisé en deux parties : l'une d'environ 6 ha, destinée à la construction d'un atelier d'entretien, l'autre d'environ 3 ha 1/2 destinée à l'édification de logements et de maisons ouvrières. La construction de cette Cité a été autorisée par décision ministérielle du 20 mai 1930.

La Caisse des Retraites a financé l'opération. Il avait été entendu que le loyer serait fixé, par rapport au coût de la construction, au taux moyen des obligations 5 % du réseau de l'Etat à l'époque de l'édification de la Cité. Le prix de revient a été de 20.969.661 fr.20, mais, conformément à la convention, il a été majoré de l'intérêt des sommes réellement dépensées entre l'époque de leur versement et la date du paiement du premier loyer, de telle sorte qu'en définitive le prix servant de base à l'établissement du loyer a été de 21.367.651 fr.52 et le loyer de 1.196.588 fr.60 payable à terme échu.

La Cité comprenait 256 logements (44 de 4 pièces et cuisine, 204 de 3 pièces et cuisine, et 8 avec boutique, cuisine et une pièce) en 8 collectifs et 37 pavillons, plus une école, un terrain de jeux, etc...

La C.I.M.T. louait la totalité de ces logements à ses ouvriers sauf 19 qui étaient réservés à des agents de la S.N.C.F.

La Caisse des Retraites n'intervenait par conséquent nullement dans la gestion et l'entretien de la Cité et percevait seulement le loyer payé par la C.I.M.T.

Au cours des opérations qui ont préparé la libération, la Cité a eu à souffrir de dix bombardements.

A la libération, la situation était la suivante : 14 bâtiments comprenant 72 logements étaient entièrement détruits, 9 bâtiments comprenant 52 logements étaient très endommagés et 19 bâtiments comprenant 132 logements étaient relativement peu endommagés. De plus l'égout collecteur était rompu en quatre endroits à une profondeur de 5 mètres.

.....

Pour permettre le relogement rapide des ouvriers et protéger les bâtiments, la mise hors d'eau des pavillons endommagés a été exécutée ainsi que la réfection des égouts. 1.200.000 frs de dépenses ont de ce fait été engagés et 132 locataires relogés.

L'ordre de grandeur de la dépense totale sera de 22.000.000 fr. se répartissant comme suit : 14.000.000 fr. pour la reconstruction des bâtiments détruits, 6.000.000 fr. pour la réparation des bâtiments très endommagés, 2.000.000 fr. pour la réparation des bâtiments peu endommagés.

Or, la Cité ne constitue pas pour la Caisse des Retraites un placement de capitaux et elle n'a d'intérêt qu'en fonction de l'utilisation des ateliers que la S.N.C.F. possède à proximité.

Ces ateliers qui eux-mêmes ont souffert des bombardements dépendent de la Région Ouest.

Il n'apparaît donc pas opportun de maintenir la Cité dans l'actif de la Caisse des Retraites.

Dans ces conditions, la solution qui paraît s'imposer est que la S.N.C.F. reprenne ces immeubles. Une solution analogue est du reste intervenue pour les immeubles de la Caisse des Retraites du P.L.M. dont le loyer, payé par le compte exploitation, était calculé en fonction de l'intérêt des sommes investies, et dans lesquels la Caisse des Retraites avait également joué le rôle de bailleur de fonds.

Il est donc proposé au Conseil d'Administration de décider que, à compter du 1er janvier 1945, la Cité de MANTES sera prise en charge par la S.N.C.F. et remboursée à la Caisse des Retraites moyennant le paiement, par le compte d'établissement, de la valeur en écriture de la Cité, soit 20.969.661 fr.20. Le Compte d'exploitation de la S.N.C.F. aurait à verser à la Caisse des Retraites les intérêts de cette somme depuis la cessation de paiement des loyers (1er mai 1944). Il devrait en outre supporter les frais qui finalement resteraient à la charge de la S.N.C.F. pour la remise en état de la Cité depuis le premier bombardement.

Cette décision devrait avoir l'accord de l'Administration Supérieure.

Le Secrétaire Général

(s) VAGOGNE

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Conseil d'Administration

Séance du 21 mars 1945

M
22

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la
Chambre de Commerce de Marseille.

Council of Administration

Session du 21 mars 1945

Order of the Day

15 mars 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

--:--:--:--:--:--:--:--:--:--

Conseil d'Administration

--:--:--:--:--

Séance du mercredi 21 mars 1945
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

--:--:--:--:--

ORDRE DU JOUR

=====

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

2°) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons

2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique
de manoeuvres à 3 essieux couplés.

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de
factage et de camionnage à Saint-Etienne.

V - Projets

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avariés à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

15 mars 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---:---:---:---:---:---:---:---:---

Conseil d'Administration

---:---:---:---

Séance du mercredi 21 mars 1945
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

---:---:---:---

ORDRE DU JOUR

=====

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons
- 2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.

V - Projets

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.

.....

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

15 mars 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

Conseil d'Administration

---:---:---:---:---

Séance du mercredi 21 mars 1945
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

---:---:---:---

ORDRE DU JOUR

=====

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons
- 2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manœuvres à 3 essieux couplés.

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.

V - Projets

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.

.....

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

15 mars 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

--:--:--:--:--:--:--:--:--:--

Conseil d'Administration

--:--:--:--:--

Séance du mercredi 21 mars 1945
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

--:--:--:--:--

ORDRE DU JOUR

=====

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons
- 2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.

V - Projets

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.

.....

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mentès

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

SIAMANT

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre de Commerce de Marseille

- Questions diverses -

I - Assemblée de la Commission

II - Assemblée de la Commission

III - Assemblée de la Commission

IV - Assemblée de la Commission

V - Assemblée de la Commission

VI - Assemblée de la Commission

VII - Assemblée de la Commission

VIII - Assemblée de la Commission

IX - Assemblée de la Commission

X - Assemblée de la Commission

XI - Assemblée de la Commission

XII - Assemblée de la Commission

XIII - Assemblée de la Commission

15 mars 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

12/15
PROJET

Séance du mercredi 21 mars 1945
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons
- 2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.

V - Projets

- Transformation de 43 locotracteurs pétroléo-électriques.

.....

Handwritten initials or signature in the top right corner.

- VI - Relèvement des allocations prénatales

- VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

- VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

IX - Questions diverses -
=====

I - Abolition du Trocisé-Variété

II - Comptes rendus :

- 1°) Tralle, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

III - Compte rendu de la distribution de pouvoirs
par le Conseil d'Administration
dans la séance du 8 novembre 1942.

IV - Marchés et Commissions

- 1°) Marchés pour la fourniture de 11.200 wagons
- 2°) Marché pour l'étude d'une locomotive diesel électrique
de manœuvre à essieux couplés.

V - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de
facture et de maintenance à Saint-Denis.

VI - Travaux

- Transformation de la locomotive électrique-électrique.

15 mars 1945

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-:-:-

Séance du mercredi 21 mars 1945
88, rue Saint-Lazare, à 9 heures 30

-:-:-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Adoption du Procès-Verbal

II - Comptes rendus :

- 1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...
- 2°) Trésorerie.

II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration
dans sa séance du 6 novembre 1940.

III - Marchés et Commandes

- 1°) Marchés pour la fourniture de 11.220 wagons
- 2°) Marché pour l'étude d'une locomotive Diesel électrique de manoeuvres à 3 essieux couplés.

IV - Service Commercial

- Relèvement des tarifs et allocations des services de factage et de camionnage à Saint-Etienne.

V - Projets

- Transformation de 43 locotracteurs pétrolée-électriques.

.....

PROJET

VI - Relèvement des allocations prénatales

VII - Prise en charge des investissements de la
Caisse des Retraites dans la Cité de Mantes

VIII - Règlement d'avaries à une grue de la Chambre
de Commerce de Marseille

- Questions diverses -