SOCIÉTÉ NATIONALE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SECRÉTARIAT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

D 72 /1

BUREAU	CLASSEMENT	ARCHIVES

Rapport sur l'exécution de marchés en cours

1/939)

SOUS-DOSSIERS

Monsieur le Directeur Général





Service du BUDGET

RAPPORT sur l'exécution de marchés en cours.

17 Juillet 1939

S.N.C.F. -:-:-Service du Budget -:-:-:-

Paris, le I7 Juillet 1939



Monsieur le Président.

Par ordre de mission du 28 Mai 1939, vous avez bien voulu nous charger de procéder à une enquête sur l'exécution des marchés en cours passés par la S.N.C.F., et plus spécialement de leurs clauses financières et comptables.

A la suite des précisions verbales que vous avez bien voulu nous donner en nous confiant cette étude, nous avons fait porter notre examen sur les trois catégories suivantes de marchés :

- I°) Marchés passés avec les Etablissements BUGATTI,
- 2°) Marchés de fourniture de traverses,
- 3°) Marchés de fourniture de briquettes.

Nous avons l'honneur de vous soumettre le résultat de notre étude qu'a rendu forcément rapide le délai relativement réduit dont nous disposions.

Nous avons considéré comme marchés en cours les marchés pour lesquels il restait une livraison à faire ou une somme à payer,

Signé : MARC PERNOT. Signé : LASSERRE.

Service du Budget

RAPPORT SUR L'EXECUTION DES MARCHES EN GOURS

lère PARTIE

-:-:-

MARCHES PASSES AVEC LES ETABLISSEMENTS BUGATTI

- SOMMAIRE-

A	-	CONS	TR	UC	T	10	N	D	1 4	107	0	RA	4I	LS	5	•				•		9															,					2
		1°) 2°) 3°) 4°)	M M	lar lar	cl	né né tr	u d	43 13 1 •	8 9 6 9	M'	r / r /	T	S N a n	(4	d .	L	.) .) nm	aı	n d	• •			:	•	:		:					0			:	3		•	•			3 6 7 11
B	-	MARC	HE	S	DI	\overline{z}	TI	74.	ΙΛ	IS	4	Ţ	74	PE	U	R						61							ě		•										1	14
		1°) 2°)	T	ra	111	1	à	v v	ap ap	et	ır	I	o lu	L.	M	s e	· a	u	· а	• e	i	,	E t	a a	t.		•	•	•		•	0	•		0	9		a	•			14 19
C	-	ENT R	EΊ	T E	N	D	ES	5	AU	TC	OR	AI	L	S	В	U(GA'	T 1	Ί					•				•			a				•		,	•	•		2	23
		1°) 2°)	M	lar	cl	n é n é	7	44	2	M'.	(T :	S N	• 0		F.	,			:	:			•	•		0	•	0		,		0		:	•		•	6			23 26
D	_	FOUR	NI	TU	RL	3	DE		PΙ	E(CE	S	D	E	R	ΕC	CH	41	VG	E	P	0	IJR		4U	T	O F	24.	IL	S	E	U	GA	IT	T1						3	30
		1°)	E	ar	mı	ol né	e s		d ! 38	0	ch (a t	N	d e		D 1 F	è)	c e	s	•	d e		re •	c :	h a	n	g e				0	0			0	0	3	,				30 30
		RES	UM	E	ET	•	CC	N	CL	US	SI	Oλ	S	•		•	•	•		•	•				•	-	•		•		•	•	•		•	•	•	c	o		3	34
																ı	4	N	N		E	X	Ε		5																	
1	-	\$1 tu	at	10	n	đ	es	3	au	to	r	a 1	. 1	s	B	UC	A	T?	ľ		e n		s e	r	v i	c	e	a'	u	1	e r	•	Ju	1	11	. e	t	1	93	9		
2	_	Cart	9	đ e	s	1	1 8	gn	e s	. (où	1	e	s	a	u t	0	rs	1	1:	s	В	U G	A	ΤT	I	5	0	n t		e n	ı	s e	r	v i	c	е					
3	-	Etud de	e c	con	mı	a	ré	e	d	les	đ	e c	n	d1 at	t	1 (r 1	n e	s	d	e 01	p 11	a	i e n t	m	e n	t	d	la	n s		d i	ſ	f é	r	e r	ı t	S	m	ar	c h	és	3
4	_	Situ	at	10	n	đ	e s	I	na	r	h	é s	;	đ t	eı	n t	r	e t	. 1	eı	1	aı	1	16	3	M	ar	s	1	9	39											
5	-	Exem	p 1	es	d	1 1	er	r	e u	re	5	re	1	e v	é	e s		su	r	1	r a	c	tu	r	e s		d!	e	n t	r	e t	1	e n		du	1	Sı	ıd	– E	st		
в	-	Déta la	11 S.	d N •	es C.	F	c c	nı	s o	m m	at	ti el	0	ns	8	a '	a.i	p p G A	r	0 Y	/ 1 [s	i o M	n i	n e	m h	e n	t	8	S	or	t	is		du	ı	st	0,	ck	đ	е	

1ère PARTIE

MARCHES PASSES AVEC LES ETABLISSEMENTS BUGATTI

Ces marchés sont de quatre sortes :

- A Construction d'autorails,
- B Construction de trains à vapeur,
- C Entretien des autorails de type BUGATTI,
- D Fourniture de pièces de rechange.

La dernière question est naturellement beaucoup moins importante que les trois premières, du moins au point de vue qui nous intéresse : examen des marchés en cours. Nous allons étudier successivement ces diverses catégories de marchés.

A) - CONSTRUCTION D'AUTORAILS

Sous le régime de la Convention de 1921, les différents Réseaux traitaient indépendamment les uns des autres avec la Société BUGATTI pour leurs achats de matériel roulant (comme d'ailleurs pour l'entretien et les achats de pièces de rechange ainsi que nous le verrons plus loin).

Sous le régime actuel, tous les marchés d'achat de matériel roulant sont préparés par le Service Central du Matériel; la Région Ouest assure la comptabilisation et le contrôle des livraisons (1).

La plupart des marchés d'acquisition sont terminés et n'ont par suite pas donné lieu à étude de notre part. Au contraire, nous avons examiné ceux qui ne le sont pas.

La liste ci-jointe (annexe n° I) donne un relevé de tous les marchés d'acquisition d'autorails passés par les Réseaux ou la S.N.C.F. avec les Etablissements BUGATTI (3). L'annexe N° 2 est une carte où sont figurées en traits forts les lignes sur lesquelles les autorails BUGATTI sont en service. On voit que la grande majorité d'entre elles se trouvent sur l'Ouest. Aussi bien les 3/4 environ des autorails de cette marque existant à la S.N.C.F. sont-ils affectés à cette Région.

Les <u>marchés que nous avons étudiés</u> dans ce rappert sont énumérés dans le tableau ci-après :

^{(1) -} Toutefois les 2 trains à vapeur sont suivis par le Sud-Est.

^{(2) -} L'annexe n° I donne en outre divers renseignements sur les autorails qui font l'objet de ces marchés.

**	Myrno.	: N1	uméro	s	Mai		Région utili-	Debor	Utilisa-
††	Type	Ancien	ıs : Noı	uveaux	Numéros		satrice	· d'attache	actuelle
†† †† ††	Sural- longé	25	4	.101	439 MT/T2	17/II 1937	Est (A.L.)	Strasbourg	Mulhouse Strasbourg
77 71 71	Triples	I	:	201 202 203	438 MT/T2	9/II I937	520	Strasbourg	Paris Strasbourg
11 11	Triples	: :	:	204 205	I.694	9/6/1938	: Est : (A.L.)	Strasbourg	· Paris · Strasbourg :

Nous avons étudié successivement chacun de ces marchés en consultant les documents établis par les Services Techniques compétents pour nous assurer que les clauses en avaient bien été respectées.

Au point de vue financier et comptable, nous avons vérifié par épreuves que les paiements prévus aux marchés avaient bien été faits aux dates indiquées et que les primes ou pénalités pour livraisons en avance ou en retard avaient bien été calculées dans les conditions voulues.

Les résultats de notre étude peuvent se résumer comme suit pour chacun des marchés en cause :

1°) MARCHE 438 MT/T2 (A.L.)

M. SURLEAU, alors Directeur de l'A.L., a demandé le I6 Février I937 au Ministre des Travaux Publics l'autorisation d'acheter 3 autorails triples (n° 201, 202, 203). L'approbation ministérielle a été donnée le 22 Septembre I937 et l'avis favorable de

la Commission des Marchés le 27 Octobre 1937. Le marché devait s'élever au total à 9.850.000 frs (au prix unitaire de 3.125.000 frs + 475.000 frs à valoir).

Finalement, il a été passé le 9 Novembre 1937 sur les bases suivantes :

- Fourniture de 3 autorails triples à 3^M2
 y compris le conditionnement d'air.... 9.600.000 frs
 ou (1):

L'échelonnement des paiements, que l'on pensait devoir être faits à raison de 3/IO en I937, 6/IO en I938 et 2/IO en I939, était fonction des approvisionnements et de l'avancement des dravaux.

Par lettre du 7 Décembre 1937, M. SURLEAU a demandé au Ministre des Travaux Publics l'autorisation d'apporter quelques modifications techniques au plan primitif. Dans sa réponse du 19 Janvier 1938, le Ministre a accepté ces propositions, en rappelant que le prix global unitaire ne devait pas dépasser 3^M2.

Le marché, finalement limité à 9^M375, contenait des <u>clauses</u> <u>de variation de prix</u> en fonction de la variation du coût de la main-d'oeuvre résultant de toute nouvelle loi sociale ou corporative. Toutefois, c'est à la suite d'une sentence arbitrale que

^{(1) -} Selon les résultats de l'étude du conditionnement d'air, étude à laquelle devait procéder M. BUGATTI, on adopterait ou non ce système et le prix aurait été de 9 M. 6 ou de 9 M. 375.

le coût de la main-d'oeuvre a varié et que M. BUGATTI a demandé des modifications de prix; le cas n'étant pas exactement prévu au marché, on fut amené à mettre sur pied un avenant au contrat primitif, avenant dont l'étude est encore en cours, après avoir été longuement discuté entre la Division du Contrôle des Marchés et le Service de la Traction de la Sous-Direction de Strasbourg avant d'être soumis à la Commission des Marchés. Nous croyons savoir que cet avenant, présenté par le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés à M. le Directeur Général avec avis favorable le 4 Juillet dernier, a été approuvé par lui et doit être présenté à la Commission des Marchés dans la semaine du 17 au 23 Juillet 1939. (I)

Nous avons constaté à Strasbourg, par la vérification des pièces comptables que nous nous sommes fait présenter, l'exactitude des paiements faits pour ce marché. L'échelonnement en est repris dans le tableau ci-après :

25 Novembre 2 Décembre 2 Décembre II Décembre 27 Décembre 21 Janvier 31 Janvier 7 Février IO Mars 16 Mars	1937 1937 1937 1937 1938 1938 1938 1938 1938 1938 1938 1938	652.500
28 Mars 5 Mai 22 Juin	1938 1938	312.500 312.500 312.500
II Août 2 Décembre	1938 1938	312.500 312.500
		8.437.500 frs

Solde restant à payer au I3 Juin 1939 : I/IO de garantie...... 937.500

Total du marché..... 9.375.000 frs

⁽I) L'avenant a été approuvé par la Commission des Marchés le 20 Juillet 1939.

Tous ces paiements étaient conformes aux conditions du marché.

Les P.V. de constat d'approvisionnements de pièces ou de travaux faits étaient réguliers.

Les autorails 201 et 202 sont en service depuis le 28 Août 1938; le 203 depuis le 9 Décembre. Toutefois, des améliorations sont à l'étude et seront apportées à leur suspension.

Le paiement du I/I0 de garantie sera effectué quand la question de l'avenant aura été tranchée.

2°) MARCHE 439/4T/T2 (A.L.)

Le I7 Novembre 1937, la commande d'un <u>autorail simple</u>, d'un moteur de rechange et de 2 bogies de rechange a été passée **par** le Réseau A.L. pour un montant total de I.800.030 85, sauf variation de prix.

L'autorail devait être livré 40 jours après la signature du marché et les organes de rechange 25 jours après cette signature.

La réception définitive de l'autorail a été consignée dans un P.V. de réception du 31 Janvier 1939.

Les <u>paiements</u> effectués sur ce marché, qui sont conformes aux clauses prévues, ont été les suivants :

tt ti ti	: Matériel : commandé :	Daiv	Dates des	des	Détail paiements	11 11
11	· ·		. par omonio	%:	Montant	11 _11
*** *** *** ***	I automotrice :	I.269.490,- (29/I0/37 28/I2/37 I5/ 2/39	: IO 7 :	f I.0I5.592,- I26.949,- I26.949,-	*** *** *** *** ***
11 11 11	2 bogies de : rechange :	337.767,40(8/4/38 : I4/5/38 : 2I/6/39	: IO 7 :	270.213,92 33.776,74 33.776,74	***
11 11 11	I moteur de : rechange :	192.773, 4 5(: 2I/6/39		154.218,64 19.277,47 19.277,34	11 11 11
11 11 11	Total du : marchė:	I.800.030,85	:			11 11 11

Nous avons examiné par épreuves les pièces comptables et les divers P.V. correspondant à ces paiements. Pas d'observations.

3°) MARCHE 4.694 (S.N.C.F.)

Ainsi qu'il en a été rendu compte au Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du Ier Juin 1938, M. le Ministre des Travaux Publics a demandé à notre Société d'examiner la possibilité d'acquérir <u>2 autorails BUGATTI triples</u> (n° 204 et 205), acquisition qui figurait d'ailleurs dans le programme adopté précédemment par le Conseil pour 1938. Sur le désir du Ministre de la Défense Nationale, le Ministre des Travaux Publics, qui avait approuvé ce programme, demandait à la S.N.C.F.

^{(1) -} Une erreur de 0, I3 faite par BUGATTI sur le décompte de la première somme qu'il nous factura fut rectifiée lors du deu-xième paiement.

de l'exécuter d'urgence en raison des besoins de trésorerie de M. BUGATTI.

Le prix demandé par M. BUGATTI, primitivement fixé à 3.850.000 frs, a été ramené à 3.550.000 frs à la suite d'un rapport présenté par M. Pené MAYER, à la séance du Conseil du 3 Juin 1938.

Les autorails étaient destinés à la ligne Paris-Strasbourg.

Nous avons vu (page 4) que trois appareils semblables (n° 20I,
202 et 203) avaient été commandés par l'A.L. en Novembre I937 pour

être en service le I5 Mai I938, mais ils n'étaient pas encore
livrés au moment où le Conseil a examiné l'achat de nouveaux
appareils de même type.

Les deux autorails que le Gouvernement demandait à la S.N.C.F d'acheter étaient déjà en cours de construction.

M. René MAYER a proposé de passer la commande, conformément à la demande du Ministre, compte tenu de l'intérêt que présentait pour la Défense nationale et pour l'industrie alsacienne le maintien en activité des Usines BUGATTI et étant entendu, d'autre part, que la Société Nationale devrait obtenir des garanties dans l'éventualité qu'il fallait bien considérer d'une faillite possible des Etablissements BUGATTI.

Ces garanties, d'après l'avis du Rapporteur, pouvaient consister dans l'acquisition chez BUGATTI même de tous les approvisionnements déjà constitués pour ces automotrices et leur poinçonnage à la marque de la S.N.C.F. Ainsi transformés en "objets certains" dont nos contrôleurs en usines seraient les gardiens, ces approvisionnements pouvaient, er cas d'accident financier, être revendiqués en toute propriété par la S.N.C.F.

. . . .

Les propositions du rapporteur ayant été approuvées à l'unanimité par le Conseil, un marché a été passé le 9 juin 1938 pour la fourniture de :

- 2 autorails triples,.
- 2 moteurs complets,
- 1 transmission.
- 1 bogie moteur complet,
- 1 bogie porteur complet.

Le montant total du marché s'élevait à 7.100.000 frs pour les deux autorails et à 742.860 ou 801.645 frs pour les organes complémentaires selon le type de la transmission et du bogie moteur dont la fourniture était prévue. (1)

En fait, les pièces qui ont été fournies correspondent à un total de 801.645 frs.

Au moment où nous avons examiné le marché, le 15 juin dernier, il avait été payé en quatre acomptes 6.035.000 frs sur autorails et 766.800 frs sur appareils de rechange.

Le tableau ci-dessous résume la situation financière de ce marché :

17 17 17	Fournitures	Prix unitai∹ re prévu		Reste à payer	91 91 91 71
97 97 57 57 57	Autorails Moteurs Transmission Bogie moteur Bogie porteur	7.100.000 408.680 34.845 207.000 151.120	6.035.000 408.680 207.000 151.120	1.065.000 34.845	17
99 91	Total	7.901.645	6.801.800	1.099.845	17

(1) - Le type des organes est au choix de la S.N.C.F.

L'échelonnement des paiements a été le suivant :

" Nature du paiement :	Date	N° des :	S · m m ·						
":									
" 3 premiers termes " sur autorails	10-6-38	1.125	4.970.000 ^f						
" 4e terme sur auto- " rail 204	10-8-38	6.625	355.000						
" 2 moteurs complets	11-8-38	6.957	408,680						
" 4e terme sur auto- " rail 205	28-10-38	15.652	355.000						
" 5e terme sur auto- " rail 204	23-2-39	5.024	355.000						
" l bogie moteur	25-11-38	18.842	207.000						
"1 " porteur	25-11-38	18.842	151.120						
" "		•	6.801.800						
***************************************	=========								

Les automotrices devaient être livrés le 31 octobre 1938.

En fait, les livraisons n'ont été effectuées que plus tard. Les premiers essais eurent lieu en février 1939 et la 204 fut acceptée le 22 de ce mois. Un des moteurs de la 205, ayant eu un incident au cours des essais, dut être réparé, les essais furent repris en mars et c'est seulement le 31 mars que la machine fut provisoirement réceptionnée. D'ailleurs ces appareils laissent, comme les trois premiers, un peu à désirer au point de vue de la suspension et M. BUGATTI a promis de chercher à remédier aux inconvénients qui lui étaient signalés.

L'étude porte sur l'autorail 201, du marché précédent, actuel-

lement en grande réparation aux ateliers S.N.C.F. de BISCHHEIM. Les bogies en ont été retirés et ont été envoyés aux ateliers BUGATTI de MOLSHEIM pour que la suspension soit améliorée.

Quand cette modification sera faite et justifiera le paiement du dernier 1/10e (voir page 6) M. BUGATTI effectuera les mêmes travaux sur la suspension de chacun des 4 autres autorails du même type.

Malgré les réserves qui ont été faites au moment de la réception et compte tenu des conditions particulières dans leqquelles la commande a été passée, les paiements de réception ont eu lieu. Tout fois, en ce qui concerne le reliquat restant à payer sur l'autorail n° 205, M. Jean LEVY qui est saisi de la question n'avait pas encordonné d'ordre de paiement quand nous avons étudié l'affaire.

Nous avons examiné soigneusement avec M. HEBERT, Chef du Servidu Matériel et de la Traction de la Région Ouest, et M. TOURNEUR, Ingénieur Principal chargé de la Division des études d'autorails pour l'ensemble de la S.N.C.F., toutes les pièces justifiant l'exécution du contrat et le mandatement des sommes payées à M. BUGATTI.

Une partie des factures étaient frappées d'opposition. A la Comptabilité spéciale (Services Financiers) de la Région Ouest et au bureau des Oppositions nous avons suivi ces factures et constité que les paiements avaient été faits suivant les cas soit à M. BUGATTI lui-même, soit au Receveur des Contributions indirectes à Strasbourg.

4°) CONSTRUCTIONS SANS COMMANDES

Le 22 janvier 1938, le Président du Conseil des Ministres a demandé au Ministre des Travaux Publics de faire acheter par la

S.N.C.F. <u>deux autorails</u> BUGATTI 400 chevaux à <u>caisse surallongée</u> don la construction entreprise par M. BUGATTI de sa propre initiative devait alors être achevée à bref délai.

La S.N.C.F. a répondu, le 17 février 1938, qu'il était nécessaire d'étudier l'utilisation du matériel déjà commandé et non encer livré avant d'arrêter un programme d'acquisition d'autorails. Quand cette étude serait terminée, on pourrait décider s'il y aurait lieu de commander des autorails BUGATTI.

Malgré l'insistance de la Présidence du Conseil (Direction des Affaires d'A.L.) et des Parlementaires du Bas-Rhin, la S.N.C.F. a écrit à M. le Ministre des Travaux Publics le 8 juillet 1938 qu'il ne serait plus passé de commande à M. BUGATTI et, le 2 décembre 1938; le Directeur Général a précisé à M. BUGATTI qu'on ne lui commanderat pas les autorails qu'il avait déjà mis en construction.

A la suite de nouvelles interventions des mêmes Ministres et de mêmes Parlementaires, le Comité de Direction a été saisi de la question de l'achat de deux autorails. Il a refusé par deux fois (17 janvier et 21 février 1939) d'approuver le principe de la commande.

L'affaire paraissait terminée pour la S.N.C.F.

Cependant, tandis que la question était à l'étude, un constat d'approvisionnement permettant de verser éventuellement un acompte était fait le 13 janvier 1939 par un agent S.N.C.F. pour les 2 autorails considérés et une lettre du Service Central du Matériel, du l1 janvier 1939, était adressée à M. BUGATTI lui disant que la commande allait être soumise au Comité de Direction et que le délai

de livraison des autorails serait d'un mois après passation de la commande.

Sur la foi du constat et de cette lettre, la Banque Rurale a fait une avance à M. BUGATTI qui lui assurait que :

"... la ratification de la commande ne faisait aucun doute, "étant donné le court délai de livraison fixé dans la lettre du "ll janvier 1939". (1)

La commande n'ayant finalement pas été passée, la Banque Rurale ne peut récupérer ses avances à M. BUGATTI et se retourne vers la S.N.C.F., la rendant responsable de cette défaillance (lettres des 19 mai et 28 juin 1939) (2).

En même temps (le 27 Juin 1939), M. BUGATTI s'adressait encore à la Société Nationale pour lui exposer :

- que "si juridiquement la S.N.C.F. avait raison", il est cependant dans un mauvais cas par l'absence de la commande sur laquelle il comptait;
- qu'il est traité d'une manière partiale s'il se compare avec ses concurrents ;
- qu'il ne pourra tenir ses engagements si la Société Nationale ne lui achète pas les deux autorails considérés.

La S.N.C.F. a répondu le 8 juillet 1939 à la Banque Rurale qu'elle n'entendait pas être responsable, aucune commande ferme n'ayant été passée à M. BUGATTI, pour ces deux autorails.

Enfin, elle a écrit le même jour à M. BUGATTI pour lui dire qu'elle tenait à demeurer entièrement étrangère à la question.

^{(1) 4} termes de la lettre de la Banque Rurale du 19 mai 1939 à M. LE BESNERAIS.

^{(2) -} La Banque Rurale avait d'ailleurs fait appuyer sa demande par M. de Leusse, Sénateur du Bas Rhin (lettre du 31 mai 1939).

B) - MARCHES DE TRAINS A VAPEUR

Aux commandes d'autorails, il convient de joindre des commandes de matériel à vapeur qui ont été passées par les réseaux P.L.M. et de l'Etat.

Réseau	N° du marché		: Date du : marché	Observations
PLM	sans nº	I locomotive à vapeur de 2.000 ch. I train caréné	31-12-34	: Matériel non livré : dont une partie : est en cours de : fabrication.
:ETAT (:	: 1591 :: :: 1639	I locomotive à vapeur de I.000 ch.	: I7-I-35 :et avenant du : 3-I2-35 :	: -d°- : -a°-

1°) TRAIN A VAPEUR P.L.M.

Ce marché a été passé par la Companie P.L.M. à M. BUGATTI le 3I décembre 1934 après approbation en date du 3 décembre 1934 de M.l. Ministre des Travaux Publics (I)Il a été repris par la S.N.C.F. dans les conditions prévues par l'Art.ll de la Convention du 3I août 1937 à le suite d'un exposé fait par M. GALLIOT à le séance du 6 juillet 1938 du Conseil d'Administration.

Dans cet exposé, M. GALLIOT a inuiqué qu'il s'agit d'une lecomotive à vapeur de 2.000 ch. à commande individuelle des essieux,

⁽I) Dans une dépêche du 5 septembre 1934, le Ministre faisait savoir au P.L.M. qu'il appréciait "la tentative intéressante que, "conformément aux idées de mon Administration, vous vous propo"sez d'entreprendre pour réaliser un train rapide et léger re"morqué par une locomotive à vapeur perfectionnée".

(c'est-à-dire d'un moteur par essieu), d'un tender et de 3 voitures légères carénées. M. BUGATTI a pris l'entière responsabilité de la construction et a garanti la possibilité de faire d'une traite Paris-Menton avec une consommation de mezout de 5 kgr 5 par kilomètre. Il a accepté des pénalités de 5.000 frs par IOO gr de consommation audessus de 5 kgr 5 de même qu'une pénalité de 25.000 frs par km à l'heure au-dessous de 95 en vitesse horaire sur le parcours Paris-Lyon.

Les conditions générales du marché peuvent se résumer comme suit :

Т	locomotive à vapeur de 2.000 CVtender fourgonvoitures légères carénées	800.000
	Wontant total de la commande	4.700.000

M

Dolai d'exécution prévu : 18 mois

Date de la livraison correspondante : juillet 1936

Le Conseil, à la suite de l'exposé de M. GALLIOT, a adopté les propositions du Rapporteur et la Commission des marchés a donné le 19-8-1938 un avis favorable à la prise en charge de ce marché du P.L.M. par la Société Nationale.

L'exécution de ce marché était commencée depuis longtemps.

Les paiements qui avaient été faits sont repris ci-dessous:

Dates		Montant
18-I-I935 22-I-I935 I-3-I935	2	470.000 f 530.000 600.000
	Total	 I.600.000 ^f

Nous avons examiné les pièces comptables relatives à ces paiements. Elles sont correctes.

Pour le règlement du marché passé le P.L.M. avait prévu des conditions particulières, parce qu'il s'agissait d'un prototype(I) Dans ce cas, en effet, les Réseaux prenaient la précaution de ne payer avant la livraison par rapport au montant total du marché, qu'une proportion très inférieure à celle qui est normalement payée pour les constructions ordinaires.

Dans le cas d'une commande normale pour une locomotive de type connu, aux Aciéries du Nord par exemple, on admettait de payer avant la livraison jusqu'à 85 % du montant total de la commande (2).

Dans le cas de prototype, on est au contraire beaucoup plus réticent; c'est ainsi que pour la commande d'une locomotive à turbines faite aux Etablissements Schneider, il a été décidé de ne payer, avant la livraison, que 42 %. Pour les Etablissements L.B.C. Dabes, on a consenti un paiement s'élevant jusqu'à 67 %.

Dans le cas Bugatti qui nous occupe 60 % du montant total devaient être payés avant la livraison. Le graphique que l'on trouvera en Annexe N° 3 donne les cadences des paiements, avant la création de la S.N.C.F. et depuis cette création, dans le cas général ainsi que dans quelques cas de commandes de prototypes.

⁽I) Ces conditions ont d'ailleurs été reprises par le Réseau de l'Etat quand il a passé la commande qui sera étudiée plus loin.

⁽²⁾ La Cahier des Charges de la S.N.C.F. prévoit maintenant que l'on pourra payer 80 % du montant total.

acomptes un paiement total de 2.820.000 frs (6/I0 du marché).Le contrat prévoyait d'autre part que le fournisseur devait remettre à la Compagnie P.L.M. le caution d'un tiers agréé par elle, garantissant le remboursement, avec intérêt de 5 %, de la somme avancée, dans le cas où la livraison n'aurait pas été effectuée pour une raison quelconque.

Lo IO janvier 1935, M. BUGATTI a remis à la Compagnie P.L.M., une caution solidaire de MM. KAMPMANN et BAHEUX, industriels à Strasbourg, datée du 21 décembre 1934 et garantissant le remboursement d'une avance de 2.820.000 frs, avec intérêt à 5 %.

Mais, sur l'avis des Services Financiers du P.L.M., cette caution ne fut acceptée que jusqu'à concurrence de I million.

M. KAMPMANN et BAHEUX fourmissent à M. BUGATTI et à la Société
Nationale les huiles nécessaires aux autorails de ce type. Leur garantie paraît valable; une enquête confidentielle faite sur notre demande, par les Services Financiers, confirme cette manière de voir.

Le premier terme de paiement (I/IO, soit 470.000 frs) avait été payé le IS janvier 1935, le deuxième terme (2/IO, soit 940.000 f) devait être payé après constatation en usine des approvisionnements concerment les châssis et les essieux; cette constatation fut faite mais le paiement fut limité à 530.000 frs pour ne pas dépasser le million couvert par la caution. Ultérieurement, il avait été constaté, au cours d'une vérification les approvisionnements faite par

nos agents le 18 janvier 1935 (P.V. dont nous avons vu la copie), que les excédents d'approvisionnements constatés avant paiement du 20me accompte compensaient largement les pièces à approvisionner avant paiement du 30me et qui manquaient alors. Coci permit de faire, le 1er mars 1935, à la suite d'une demande de M. BUGATTI, un troisième paiement provisionnel de 600.000 frs. Le 30me paiement (3/10) devait, contractuellement, s'élever à 1.410.000 frs.

Sur les trois premiers acomptes prévus au marché (470.000 f +940.000 f : 1.410.000 f = 2.820.000 f), il resterait donc à payer à M. BUGATTI une somme de :

2.820,000 frs - I.600.000 frs = I.220.000 frs

Le 3 août 1938, une anquête prescrite par le Service Contral T de la S.N.C.F. permit de constater que les approvisionnements préparés en 1935 existaient toujours. Le travail prévu au marché est cependant très loin de venir à conclusion. M. BUGATTI porte actuellement, paraît-il, son effort sur la locomotive de type analogue que le Réscau de l'Etat lui avait commandée et qui fait l'objet du paragraphe suivant.

En résumé, nous avons à l'heure actuelle avamcé à M. BUGATTI. une somme de I.600.000 frs qui est couverte pour partie,

- par les approvisionnements existant à Molsheim, poinçonnés à notre marque et enfermés dans un bâtiment spécial. Nous les avons vus, mais nous n'avons pas pu en faire l'inventaire.
- d'autre part, la caution.

Il y a lieu de signaler enfin que des indemnités de retard étaient prévuez au marché.

Ces indemnités sont, en principe, par jour de retard, de un millième de la valeur du matériel.

Depuis la date de livraison prévue au contrat (juillet 1936) plus de I.000 jours se sont écoulés. La question sera évidemment à reprendre par la suite, quand la livraison interviendra.

2°) TRAIN A VAPEUR DU RESEAU DE L'ETAT

Ces deux marchés ont pour objet l'acquisition d'une machine à vapeur avec tender d'un type analogue à celui de la Machine BUGATTI P.L.M. (mais de I.000 CV au lieu de 2.000) et de 3 remorques qu'elle doit traîner.

a) Machine

L'autorisation de commander cette machine a été demandée à M.le Ministre des T.P. par lettre du 9 juillet 1934. Le Ministre a répondu par une approbation de principe et quelques réserves le 5 septembre 1934.

Le projet de marché lui a été soumis le I4-11-I934, et après quelques modifications, a été signé le I7 janvier I935 par M. BUGATTI et la Direction du Réseau de l'Etat (I)

Une caution a été prévue dans le marché pour garantir la constitution des approvisionnements après paiement.

⁽I) La Commission des Marchés saisie, pour régularisation, a approuvé la prise en charge par la Société Nationale du marché n° 1591 le 12 janvier 1939.

La caution présentée par M. BUGATTI (MM. KAMPMANN et BAHEUX comme pour le P.L.M.) a été trouvée insuffisante par le Réseau qui par contre a admis que les approvisionnements constitués formaient une garantie suffisante (I) et un avenant a été passé sous le n° I591^A, le 20-I2-I935. Sa clause essentielle est que :

"Les pièces et matières dont l'approvisionnement aura donné "lieu à paiement d'un acompte deviendrent ipso facto propriété des "~hemins de fer de l'Etat".

Les approvisionnements existaient bien: ils avaient déjà été vus et étudiés par M. FERRAND, alors Ingénieur du réseau de l'Etat.

Pour prouver sans contestation possible la propriété des Chemins de fer de l'Etat, un local avait été loué à M. BUGATTI (loyer annuel de I fr) par bail du Ier mai 1935. Les approvisionnements y avaient été entreposés, les assurances nécessaires avaient été prises.

Le bail n'a pas été renouvelé par la suite car les clauses et conditions générales (Art.26 nouveau approuvé par le Comité de Direction du 6 septembre 1937) prévoient que :

"A partir du paiement des acomptes, les pièces et matières "approvisionnées deviendront la propriété du Réseau qui pourra, "toutes les fois qu'il le jugera utile, y apposer les marques ou "poinçons parmettant de les identifier".

Ces pièces sont stockées avec celles du train à vapeur du P.L.M.

Tous les paiements repris ci-dessous ont été effectués sur

⁽I) Toutefois, la caution de MM. KAMPMANN et BAHEUX est restée entre les mains des Services Financiers qui la considèrent comme valable.

un mandat nº 426 du 29-I2-I934, qui groupe un certain nombre de paiements faits en I935, mais imputés sur l'exercice I934.

Les sommes payées ont été les suivantes :

- I) I/I0 à la notification de la commande et un acompte sur le second terme (I2 février 1935).
- 2) Fin du 2° terme et acompte sur le 3° (27-2-1935)....200.000

Nous avons vu les décalques (I) des pièces comptables relatives à ces paiements ainsi que le P.V. d'approvisionnements.

b) 3 remorques carénées destinées à être traînées par la lecomotive ci-dessus.

La demande d'autorisation ministérielle est du 26-I2-I935.

L'autorisation a été donnée le 25-I-I936 sous réserve d'un abattement à faire subir au prix proposé de I.500.000 frs. Mais au lieu d'accepter cet abattement, au cours des discussions qui ont suivi, M. BUGATTI s'est engagé à fournir des véhicules plus perfectionnés que ceux qui avaient été primitivement prévus, notamment en ce qui concerne l'aération et le chauffage (2).

⁽I) Les pièces comptables elles-mêmes sont en archives à Asnières et il aurait été long de les faire rechercher.

⁽²⁾ La Commission des marchés, saisie pour régularisation du marché concernant ces 3 remorques, a donné son approbation le 8-12-1938.

En ce qui concerne les approvisionnements, ils ont été stockés dans les mêmes conditions que ceux de la machine à vapeur. Un P.V. a'approvisionnement du 25-2-1936 les évalue à 450.000 frs.

Lo 5 juillet 1937, M. Jean LEVY a demandé par lettre à M. BUGATTI de surseoir jusqu'à nouvel ordre à tout travail sur les remorques.

Il a été rendu compte au Conseil d'Administration qu'après divers essais infructueux de construction de chaudières, M.BUGATTI avait fini par en acheter une aux établissements Babcock et Wilcox. Nous avons vu cette chaudière à Molsheim. Au moment de notre visite, des ouvriers travaillaient à mettre au point un moteur à vapeur destiné à cette locomotive.

Nous avons vu aussi un grand nombre de pièces approvisionnées pour la construction des trains à vapeur, pièces sous le contrôle des agents de la S.N.C.F. Elles sont déposées à l'intérieur du hangar où sont remisés nos approvisionnements ou contre ce hangar et portent une marque spéciale.

Los approvisionnements constitués pour cette machine et les remorques ont fait l'objet d'une vérification complète le 23 juin 1938 et une copie de l'inventaire qui a été alors établi nous a été remise.

C - ENTRETIEN DES AUTORAILS BUGATTI

Au début M. BUGATTI assurait seul l'entretien des autorails de sa marque. Actuellement, la S.N.C.F. désire se mettre le plus tôt possible en état de pouvoir éventuellement faire elle-même cet entretien. Elle a, en fait, commencé à y procéder, notamment dans ses ateliers de Rennes.

La Société Nationale s'est fait remettre par M. BUGATTI des dessins de pièces de rechange et nous avons constaté qu'un agent de la Division des Etudes d'Autorails est eccupé à Molsheim à coter ces dessins. Il en manque environ 400 encore, pour la plupart des dessins de moteurs. Les dessins qui ont déjà été remis à nos services sont, nous a-t-on dit, au nombre d'environ 800.

Pour les travaux faits chez M.BUGATTI, les conditions de l'entretien sont réglées par <u>deux marchés</u>:

- I°- Marché 442 MT T2 du I3 décembre 1937, qui concerne les 5 autorails triples de l'ancien réseau Alsace-Lorraine;
- 2°- Marché 7.325 du Ier mai I939 qui remplace 3 contrats antérieurs et qui concerne l'entretien de tous les autorails de la Société Nationale non repris au marché 442 ci-dessus.

Nous allons examiner sticcessivement chacun de ces deux marchés :

1°) MARCHE 442 MT/T2 (A.L.)

Ce marché a été passé le I3 décembre 1937 entre le réseau A.L. et M. BUGATTI après avis favor able de la

Commission des Marchés le 27 novembre 1937. Il concerne l'entretien des moteurs, bogies et transmissions d'automotrices triples 800 chevaux BUGATTI. Sa durée est de 5 ans avec faculté de renouvellement à dater de la réception provisoire du dernier véhicule commandé à cette époque.

Nous passerons rapidement sur les conditions techniques : les moteurs doivent être révisés de plein droit, après avoir fait un parcours compris entre 50.000 et 75.000 kms, suivant leur tenue au cours de l'utilisation et nous être rendus dans le délai d'un mois. Le prix prévu pour la révision comprend la valeur de toutes les pièces nécessaires à la remise en état.

De plus, M. BUGATTI prend à sa charge entre deux révisions la fourniture et la remise en place des organes et pièces de remplacement.

La rémunération de M. BUGATTI consiste en une <u>redevance kilo-métrique</u> fixée à 0,65 par moteur et par kilomètre parcouru, 0,765 par bogie moteur ou transmission et par kilomètre, et 0,43 par bogie porteur. Au total, la redevance s'élève à 5,85 par automotrice et par kilomètre; des pénalités sont prévues en cas de retard.

Le marché fixe la redevance mais <u>ne précise pas les délais de priement</u>: au début les redevances étaient payées à la Maison BUGATTI chaque mois pour les parcours effectués pendant le mois précédent.

En mars 1939, quand la S.N.C.F. passa avec M. BUGATTI un contrat général d'entretien annulant les contrats anciens de l'A.L. (pour ses

autorails simples), de l'Etat (pour ses moteurs) et du P.L.M. (pour ses autorails) il fut décidé que les redevances relatives au nouveau marché ne seraient payées qu'après les révisions faites et non par versement mensuel.

Le marché 442 fut maintenu pour diverses raisons :

- nombre limité de ces autorails (5),
- la proximité de leur dépôt d'attache et des usines de Molsheim.
- l'absence de clause de résiliation anticipée sans le consentement exprès de M. BUGATTI.

Mais la Région de l'Est prit alors la décision d'appliquer à ce marché la règle nouvelle du paiement après travail.

Le dernier versement mensuel relatif au marché 442 eut lieu le 27 avril 1939 pour les kilomètres parcourus jusqu'au 31 mars 1939.

A cette date, les redevances kilométriques payées d'avance au constructeur s'élevaient à : 1.283.337,90 pour les parcours approximatifs ci-après :

Au cours de son exécution, le marché n'a donné lieu à aucune difficulé technique.

⁽¹⁾ 219,000 kms x 5,85 = 1 M 283 environ.

Les sommes payées en application de ce marché depuis l'origine jusqu'au 27 avril 1939 sont les suivantes :

			==
" Cause du paiement	Dates	Sommes	"
11			*1
" Relevé des kms parcourus " " " "	4-10-38 9-11-38 2-12-38 18-1-39 6-2-39 14-3-39 27-4-39	179.712 204.328,80 180.414 182.432,25 186.538,95 168.386,40 181.525,50	11 11 11 11 11
11 11	. · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	1,283,337,90	"
"			== 11

Ces sommes ayant été avancées avant que la Maison BUGATTI ait effectivement eu à procéder/à l'entretien des autorails correspondants, la S.N.C.F a droit à des travaux d'entretien sans paiement nouveau jusqu'à due concurrence. Toutefois, M. BUGATTI regrette vivement l'abandon d'une méthode qui lui fournissait une trésorerie régulière.

Etant donné le programme de réparation actuellement prévu, il est vraisemblable que cette somme de 1 M 283 sera amortie en septembre prochain.

2°) MARCHE 7.325 (S.N.C.F.)

En dehors du marché 442 A.L. que nous venons d'étudier, il exista sur le P.L.M., l'A.L. et l'Etat divers marchés d'entretien (voir annexe n° 5). En général, et comme primitivement pour le marché 442 AL, ces marchés donnaient lieu à des paiements mensuels sans liaison directe avec les réparations effectivement faites chez M. BUGATTI. Pour les moteurs de l'Etat toutefois, le paiement était

fait après chaque réparation.

Ce régime comportait deux exceptions :

- 1°) L'entretien des bogies des autorails P.L.M. était assuré par les établissements D. Michel, à Nice (1) et le dépôt de Paris-Bercy :
- 2°) Les bogies et transmissions des autorails de l'Etat étaient réparés par M. BUGATTI, mais le mode de paiement était différent : le prix des révisions était fixé aprè chacune d'elles d'après les travaux effectués au cours de la révision.

Il était nécessaire d'unifier ces divers régimes.

nouveau

Le contrat/qui a remplacé les régimes antérieurs étend à tous les autorails de la S.N.C.F. sauf, comme nous l'avons vu, aux autorails triples de Strasbourg le régime déjà en vigueur pour les moteurs de l'Etat.

Le tableau ci-dessous reprend les principales caractéristiques des régimes antérieurs et nouveau :

11 11 _		Régimes anciens	Régime nouveau "
11 11 11 11	Mode de détermi- nation des som- mes à payer	Par application d'un prix kilométrique fixe au nombre des kilomètres parcourus chaque mois par les autorails:	Par application d'un prix " kilométrique dégressif au " nombre de kilomètres parcou-" rus par l'appareil revisé " depuis sa dernière révision "
*** *** *** *** *** *** *** *** *** **	Date de paiement	Au début de chaque mois pour les parcours ef- fectués pendant le mois précédent (sauf pour les moteurs, bogies et transmissions Ouest - Voir plus haut)	Après exécution de la révi- sion "" "" "" "" "" "" "" "" ""
"-"	Durée du marché	Ce caractère ne présente plus d'intérêt que pour les autorails triples AL : contrat du 13-12- 37 valable 5 ans sans clause de résiliation auticipée	6 mois (2). Le marché a été " signé le ler mai 1939. Il " vient d'être résilié le 28 "
(1	.) La presse de ce	s derniers jours a annoncé	la fermeture des établissements

⁽²⁾ D. Michel.
(2) Il a été expréssément dit au Cons. d'Administration que la SNCF ne voulait par renouveler le contrat plus d'une fois pour six mois, la SN devant se trouver ensuite en mesure de faire elle-même l'entretien.

En lui payant mensuellement les redevances forfaitaires kilométriques, la S.N.C.F. faisait en réalité des avances à M. BUGATTI.

Avant de passer à l'application du contrat nouveau, il fallait liquider la situation antérieure. Le principe de la liquidation fut posé par la lettre du 27 février 1939 de M. Jean LEVY à M. BUGATTI dans les conditions suivantes :

"Il sera tenu compte dans les conditions précisées ci-après des "redevances kilométriques qui vous ont déjà été versées au titre des "contrats à abroger pour les moteurs, bogies et transmissions, de-"puis la dernière révision ou réparation de ces organes dans vos "usines.

"Pour obtenir la somme à vous régler chaque mois, on déduira "de l'ensemble des sommes qui vous sont dues par la S.N.C.F. à "quelque titre que ce soit ... en moyenne 1/9 du montant total des "redevances déjà payées ... et cela jusqu'à concurrence de ce "montant total.

"Bien entendu, il ne sera plus payé aucune redevance au titre "des contrats à abroger à dater du ler mars prochain par les régions "de l'Est et du Sud-Est."

Tout ceci concerne d'ailleurs uniquement des marchés autres que le 442. La somme payée d'avance sur ces marchés était de 2.260.000 f.

Chaque Région règle pour son compte à M. BUGATTI le montant des factures qui la concerne. Mais l'Ouest totalise les retenues prévues pour les trois Régions intéressées (soit 251.000 frs par mois environ pendant 9 mois à partir du ler avril 1939) et opère la déduction sur le total de ses propres factures.

Nous avons vérifié en détail l'application des diverses clauses de ce marché, notamment :

Si le kilométrage au bout duquel l'entretien est stipulé était bien atteint (sauf incident),

Si les expertises prévues à l'arrivée des moteurs aux ateliers

d'entretien étaient régulièrement faites,

Si les délais d'exécution étaient respectés et si les primes et pénalités étaient correctement calculées,

Si le décompte des redevances était exact,

Si la garantie donnée par le fournisseur après révision (30.000 kms sans incident) était invoquée le cas échéant.

Sur chacun de ces points, nous pourrions citer des chiffres et des cas concrets que nous avons vérifiés par épreuves ; mais il nous semblé que cela alourdirait inutilement notre rapport.

En ce qui concerne la Région Ouest, nous n'avons rien trouvé à reprendre dans tout ce que nous avons vu.

Au contraire, en ce qui concerne la Région Sud-Est, nous avons trouvé quelques petites différences, qui ne semblent pas d'ailleurs systématiques et qui portent sur le calcul de la redevance kilo-métrique. Nous en donnons des exemples en annexe n° 6.

Cette question n'a d'ailleurs pas échappé aux Services de la Région qui, nous a-t-il été dit, ont écrit récemment à ceux de l'Ouest pour déterminer d'un commun accord la méthode de vérification des factures du Sud-Est et surtout le décompte des kilomètres que la Maison BUGATTI doit facturer.

Il est nécessaire d'ajouter ici que les conditions nouvelles faites par la S.N.C.F. à M. BUGATTI lui paraissant trop onéreuses, il a avisé M. le Directeur Général par lettre du 28 juin dernier qu'il dénonçait le marché n° 3.725 pour le ler janvier prochain.

. . .

D) - FOURNITURE DE PIECES DE RECHANGE POUR AUTORAILS BUGATTI

Les marchés de fourniture de pièces de rechange sont nombreux mais en général peu importants.

A titre d'exemple nous examinerons ci-dessous un achat de pièce fait par la Région Est. Puis nous examinerons avec plus de détails le marché 7.380 passé à la demande du Ministre par la S.N.C.F.

1°) EXEMPLE D'ACHAT DE PIECES DE RECHANGE

Nous avons suivi pièce par pièce l'achat fait par la Région Est en 1938 de :

- 50 joints métalliques pour collecteur d'échappement WR 3870.
- 50 écrous de 9 mm en laiton,
- 50 coupelles pour inverseur (suivant type du réseau),
- 10 boulons d'assemblage du réservoir d'huile (11 mm.),

pour un montant total de 940 frs 60.

Nous avons examiné :

- les demandes d'achat,
- la demande de prix et la réponse de M. BUGATTI.
- la commande.
- les factures et le paiement.

Tout était correct (1).

2°) MARCHE 7.380 (S.N.C.F.)

Cette fourniture constitue en réalité la contrepartie d'une avance que le Ministre avait demandée à la S.N.C.F. de faire à M. BUGATTI (dépêche ministérielle du 4 février 1939).

La S.N.C.F. a répondu, par lettre du 17 février 1939, que la seule modalité d'avances acceptable par elle était l'achat de celles des pièces de rechange approvisionnées par M. BUGATTI dont

⁽¹⁾ Nous avons même constaté que les 50 écrous de 9 mm. avaient été facturés par M. BUGATTI au prix de base unitaire de 1,15 au lieu de 1,50 prévu dans la commande.

elle pourrait avoir éventuellement l'usage. Il fallait donc rapprocher les inventaires des pièces de rechange déjà acquises antérieurement par la Société Nationale et celui des pièces possédées par M. BUGATTI pour faire un choix (1) avant l'achat envisagé.

L'affaire a passé au Comité de Direction (Rapport du 27-3-39).

Il y est noté que le stock à acquérir représentait la presque totalité du stock de M. BUGATTI. Il devait être divisé en deux parties, l'une expédiée immédiatement au Magasin S.N.C.F. du Mans, l'autre entreposée dans le Magasin S.N.C.F. des Usines BUGATTI.

Il était prévu que si M. BUGATTI avait besoin de pièces pour ser propres travaux, il pourrait les racheter à la Société Nationale.

Le marché date du 6-4-39 et s'élève à 3.860.000 frs. 3.766.353, ont été payés après inventaire, soit 93.646,86 de moins que le montant du marché.

La Commission des Marchés avait donné un avis favorable le 6-4-39.

Nous notons la rapidité de la procédure : le Ministre avait demandé "l'extrême urgence".

Nous avons vérifié l'existence du Magasin S.N.C.F. aux usines BUGATTI de Molsheim.

Ce magasin est constitué par un baraquement entièrement clos et couvert, dont la clé est en possession de notre contrôleur en usine (2) Il est parfaitement en ordre et bien tenu. Tous les objets sont rangés avec soin dans des casiers très propres. Des étiquettes posées sur chaque casier indiquent la nature des pièces qui y sont contenues Quelques vérifications par épreuves nous ont permis de constater la concordance des documents comptables avec les existants réels.

⁽¹⁾ Ce choix étant d'ailleurs sujet à révision sans que le montant total de la commande puisse être augmenté de ce fait.

⁽²⁾ Outre le stock qui fait l'objet de ce marché, le baraquement contient un grand nombre de matériaux approvisionnés pour la construction des trains à vapeur. Nous ne parlerons pas ici de ces derniers.

L'examen de la feuille de magasin nous a montré la décroissance très rapide du stock de certaines pièces et particulièrement des blocs moteurs : en effet, ce stock était de 14 pièces au 11 mai, il était descendu à 5 le 6 juillet et, le jour même de notre visite, nous avons constaté la sortie de 2 blocs dont nous avons vu les bons il n'en restait donc plus que 3.

Reprenant la question à un point de vue plus général, nous avons donc recherché la diminution totale du stock depuis la constitution du magasin : cette réduction s'exprime par les chiffres suivants dont on trouvera le détail en annexe n° 6.

Stock à fin avril 1939 3.766.353,14
---- mai " 3.434.026,44
---- juin " 3.342.688,64
au 8 juillet " 3.236.107,64

soit une diminution de 530.245,50 en 2 mois et 8 jours, ce qui représente 14,1 %.

Il nous a été dit également que le choix que la S.N.C.F. avait fait pour constituer le stock considéré lui avait permis de n'y faire entrer aucune pièce d'usage réduit. Il n'y a donc pas de dépréciation à envisager.

Toutefois, on peut craindre d'être très rapidement privé de certaines pièces essentielles telles que les blocs moteurs, les bielles, etc ... Les approvisionnements constitués risquent donc, dans peu de temps, de ne plus nous permettre l'entretien complet de nos automotrices.

Il importe donc que M. BUGATTI soit à même de les fabriquer pour reconstituer nos stocks ou que nous prenions des dispositions pour nous en procurer en temps utile d'analogues ailleurs.

....

L'examen que nous avons fait des travaux du contrôleur nous a permis de constater que tous ceux que nous avons choisis comme épreuves étaient parfaitement bien faits.

Ce contrôleur s'assure que les pièces prélevées dans les magasins ne sont utilisées que pour l'entretien de nos autorails et qu'elles étaient nécessaires. Nous avons trouvé correctes toutes les pièces comptables que nous avons eues sous les yeux et nous avons vérifié que M. BUGATTI nous crédite bien de la valeur des pièces qu'il fait prendre chez nous pour l'entretien.

RESUME ET CONCLUSIONS

Nous pouvons résumer maintenant les différentes sortes de marchés actuellement en cours entre la S.N.C.F. et les Etablissements BUGATTI et en tirer quelques conclusions.

1°) ACHATS D'AUTORAILS

Les marchés d'achats d'autorails, dont les modalités sont bien connues du Conseil d'Administration, nous ont paru réguliers dans leur teneur et leur exécution. Il est à noter toutefois qu'à plusieurs reprises M. BUGATTI a construit ou commencé à construire des autorails avant toute commande et a essayé, en faisant intervenir les Ministères de la Guerre et des Travaux Publics, de les faire acheter par la S.N.C.F. Il y a réussi pour les 2 autorails triples achetés le 9 Juin 1938; il a échoué pour 2 autorails surallongés au début de 1939. Nous avons constaté à Molsheim la présence de 2 autorails terminés (qui sont sans doute ceux que M. BUGATTI a tenté de nous vendre au début de l'année et qui sont à l'origine de la réclamation de la Banque Rurale), et, d'autre part, la construction de 5 autres machines à divers stades de leur avancement. Ces appareils ne sont pas commandés par nous et M. BUGATTI se propose sans doute de nous en offrir l'achat.

2°) ACHATS DE TRAINS A VAPEUR

Les marchés de locomotives à vapeur avec leurs remorques donnent lieu à diverses observations :

Le train P.L.M. n'est pratiquement pas avancé; de nombreuses études ont été faites, des essais de diverses pièces ont été

entrepris par M. BUGATTI, sans que la locomotive ni les voitures n'aient reçu un commencement réel de réalisation.

Le locomotive Etat, du même type, mais d'une puissance moindre (I.000 chevaux au lieu de 2.000) est au contraire en meilleure voie.

Les remorques, dont une partie du matériel est approvisionné, ne seront entreprises que plus tard.

Au sujet de ces deux trains, il y a lieu de rappeler que la S.N.C.F. a déjà payé à M. BUGATTI des acomptes (dont le pourcentage par rapport à l'ensemble de la commande paraît d'ailleurs normal eu égard à l'état des approvisionnements et à l'avancement des travaux et par comparaison avec d'autres commandes de propotypes).

Ces acomptes s'élèvent à I^M6 pour le P.L.M. et I^M4 pour l'Etat Pour le cas où M. BUGATTI ne pourrait pas mener à bien les travaux dont il s'est chargé, soit qu'il abandonne finalement la construction (spontanément ou à notre demande), soit qu'il soit amené à céder son industrie, on doit se demander ce que deviendraient ces acomptes :

- ceux du P.L.M. sont couverts pour partie par une caution d'une valeur nominale de 2 M. 8, et pour partie par des approvisionnements constitués;
- ceux de l'Etat sont couverts pour partie par des approvisionnements dont la valeur en écritures s'élevait en 1935 à 930.000 frs.

Les Services Financiers ont entre les mains la caution de 2^M 8 relative au P.L.M. et une caution de 1^M relative au train Etat. Ces deux cautions ont été consenties par MM. KAMPMANN et BAHEUX; les Services Financiers examinent à notre demande si ces cautions sont valables et pour combien.

Les approvisionnements semblent représenter une valeur certaine s'ils sont employés à construire le matériel pour lequel ils ont été prévus; si on les emploie à autre chose, ils n'auront sans doute qu'une valeur bien moindre.

3°) MARCHES D'ENTRETIEN

Les deux <u>marchés d'entration</u> actuellement en cours avec les Etablissements BUGATTI sont du même type; néanmoins celui de l'A.L. pour l'ensemble des autorails triples est encore valable pour 4 ans, tandis que le marché général passé par la S.N.C.F. pouvait être dénoncé et vient de l'être par M. BUGATTI à la date du Ier Janvier 1940 par lettre du 28 Juin 1939.

Nous avons constaté au cours de notre enquête que, jusqu'à présent, ces marchés avaient été exécutés d'une manière correcte; il y a lieu de noter toutefois que, lors de la passation du marché général S.N.C.F., l'A.L. a cru devoir changer les conditions de ses règlements financiers avec M. BUGATTI: jusque-là, l'A.L. versait chaque mois une somme correspondant aux kilomètres faits par les autorails dans le mois précédent; ce mode de règlement n'était pas explicitement prévu par le marché qui disait seulement que M. BUGATTI recevrait une rémunération proportionnelle au kilométrage parcouru.

Lors de la passation du marché S.N.C.F., nos Services décidèrent de ne payer qu'après exécution réelle des travaux. Dans ces conditions, l'A.L. se trouve avoir versé d'avance à M. BUGATTI une somme de I.283.000 frs qui, à la cadence des travaux de réparations actuellement faits par les Etablissements BUGATTI, ne sera consommée qu'en Septembre ou Octobre de cette année.

D'autre part, les marchés anciens remplacés par le marché général S.N.C.F. avaient donné lieu à des avances restant à résorber et s'élevant, au Ier Juillet 1939, à I 8 environ.

4°) MARCHES D'ACHATS DE PIECES DE RECHANGE

Nous avons passé avec M. BUGATTI deux sortes de marchés d'achats de pièces.

- a) Certains petits marchés de fournitures de pièces nécessaires dans les dépôts ont été passés avec M. BUGATTI, dans des conditions ne donnant lieu à aucune observation.
- b) D'autre part, en Février 1939, M. BUGATTI ayant demandé instamment des avances de fonds, la S.N.C.F. fut amenée à les lui accorder mais, pour se couvrir, exigea que cette avance prît la forme d'un achat de pièces de rechange; c'est ainsi que nous sommes devenus propriétaires de 3.800.000 frs de pièces, dont une partie est déposée à Molsheim, et le reste dans nos ateliers du Mans.

Les approvisionnements de Molsheim sont utilisés par M. BUGATTI pour la réparation de nos autorails. Nous avons constaté par épreuves que ces approvisionnements existent, sont bien suivis, et que toutes les opérations comptables entre M. BUGATTI et nos représentants sont correctes.

En résumé, nous avons à l'heure actuelle avancé aux Etablissements BUGATTI des sommes quisélèvent au total à l'ordre de 9 et qui sont/couvertes, à concurrence de 5 à 6 , par une caution et des approvisionnements, la valeur réelle d'une partie de ces derniers restant toutefois assez incertaine.

Sans entrer dans le détail d'une étude technique qui n'est pas de notre ressort, on peut - semble-t-il - déclarer néanmoins que les fournitures de M. BUGATTI donnent matériellement satisfaction.

De l'avis général des Chefs de Service avec lesquels nous avons eu l'occasion de nous entretenir, la fabrication des Etablissements BUGATTI est de première qualité, M. BUGATTI cherchant toujours, même dans le détail, à obtenir la perfection technique de ses machines.

Au point de vue comptable, sur lequel nous avons fait porter plus spécialement notre examen, il n'y a pas non plus d'observations à faire; les facturations de matières ou d'argent entre la S.N.C.F. et la Société BUGATTI sont correctes et conformes aux marchés.

Ce qui rend toutefois un peu particuliers les rapports de la S.N.C.F. avec les Etablissements BUGATTI, c'est la situation financière de ces derniers, qui semblent toujours à court d'argent; de là a résulté la précipitation avec laquelle - à la demande du Gouvernement - nous avons été amenés à acquérir du matériel ou à faire livers règlements à ces Etablissements. dont l'activité présente un intérêt certain au point de vue de la défense nationale et de l'industrie alsacienne.

Les difficultés financières de M. BUGATTI n'ont pas l'air de diminuer; nous avons pu apprendre que, depuis trois semaines au moins, les ouvriers ne travaillaient plus qu'un nombre réduit d'heures par semaine et que, pour ces heures, ils n'étaient que partiellement payés.

On peut même se demander si M.BUGATTI pourre continuer sen exploitation et, dans cette hypothèse, se pose alors un problème difficile: nous avons investi en appareils BUGATTI une somme que l'on peut évaluer à l'ordre de grandeur de I50 au total; nous avons contracté avec lui un contrat d'entretien pour I5 par an environ; nous possédons à l'heure actuelle des pièces de rechange pour 3^M, mais d'une part, ces pièces de rechange, que d'autres fournisseurs ne pourraient nous livrer sans un long délai, ne sont manifestement pas suffisantes pour assurer pendant longtemps l'entretien de nos autorails, et d'autre part, nos ouvriers et nos installations ne permettent pas à l'heure actuelle de nous substituer immédiatement aux Etablissements BUGATTI s'il leur arrivait de fermer.

Dans l'ensemble, et malgré sa dénonciation du contrat d'entretien, M. BUGATTI compte certainement, comme nous l'avons déjà indiqué, continuer ses rapports avec la S.N.C.F. car il a manifestement besoin d'elle.

On ne peut dire, par contre que la S.N.C.F. ait atsolument besoir de M. BUGATTI. /u cos où celui-ci cesserait brusquement son entretien, elle pourrait assurer momentanément avec d'autres véhicules le service fonctionnant actuellement avec des autorails BUGATTI, jusqu'à ce que les pièces de rechange puissent être fournies par d'autres constructeurs et la réparation complètement faite par les ateliers de Ronnes. Mais il est hors de doute que ce changement d'orientation, pour être assuré économiquement et sans aléas sérieux, doit être progressif. M.Joan LEVY estime donc très souhaitable de prolonger, au moins jusqu'au Ior janvier 1940, los relations avec la maison BUGATTI pour l'entretien de ses autorails.

Situation des autorails Bugatti en service au 14 Juillet 1939

f	Num	réros	Marches	Date d'autori- sation de miss	Region		At. 1
type	Anciens	Nouveaux	Not date.	en service.	utilisatrice.	Depôt d'attache.	Utilisation actuelle.
residentiel	ZZy 24.401	B 1.001	D. LC 2430	29-6-33	Quest	Balisnolles . Remblai	Levies: Cabourg it browatlantique
2)	24.402	1.002	0. LC 2430 du 2-8-32	1-3-34		Balignolles Remblai Le Mans	Levices: Cabourg of bransatlanking see! Service DCM-MCD (Manche Ocean)
97	24.403	1.003	LC 2.544	23-7-34	n	Le Mans Le Mans	(2)
p	24.404	1.004	du 30-6-83.	16 - 10 - 34	#	Le Mans	Service DCM - MCD (3)
17	24. ноб	1.005	١ ,	16-11-34	п	Batignolles . Remblai .	Services : Cabourg et Cransatlantiq
87	24. 406	1.006	M" 1580	9-1-35	"		- d: -
1)	24.407	1.007	du	1- 4-35	A	- d* -	- d.
4)	24. H08	1.008	12-5-34.	23-8-35	,	Le Mans	
7)	24.409	1.009		9-3-36	2	le Mans Le Mans	
Leger	24. 424	2.101	. ,	7-5-35		Versailles - Matelob	Garé
#	24.422	2.102	Mº 1568	15-5-35	,	_ d: _	
	24.423	2.103	du	1-6-35	,	Batignelles Demblai Rown Orleans.	
29	24-424	2.104	22-12-33	24 . 6 . 35		Versailles - Matelots.	"
39	2AI. H25	2.105		8 - 7 - 35	9	Versailles - Matelots.	4
ligar	24.426	3.101		10 - 9-35	9	Nantes	Roulement 30 de Nantes : Nanges . Longe
llonge.	241. 427	3.102		17 - 9 - 35		- d: -	Manker S. Nazaise. Rellie
, 0	14. H18	3.103	M" 1613	1AL - 9.35	79	- d: -	Rodon . Guimpor
	IN. H19	3.104	du	22 - 16 - 35		- d: -	Redon - Gavenay
	2AL H30	3 - 105	19-4-35	2/3 - 10 - 35	9	. d: .	Angers - bours.
,	2AL H31	3.106	d	14-11-35	,	· d: -	Nanks - La Rochelle.
4	2LI. H 32	3.109	1613 A	30.11.35		. d: .	Nantes - Le broises.
	2AL H 3 3	3.108	du	6- 1-36	"	- d: -	Nantes - Rochefort.
b.	261.1134	3.109	6 - 8.35.	20 - 4.36		- d: -	Nantes - Les Sables et
29	241.435	3.110		3 - 3 - 36		- d: -	La Roche ser You

(1) Paris le Havre, Paris Cherbourg: vers paquebots.
(2) Dieppe Nanks - Bordeaux (Mindaye l'été) nain vapeur
(3) Dieppe Caon Le Mans, A.R.

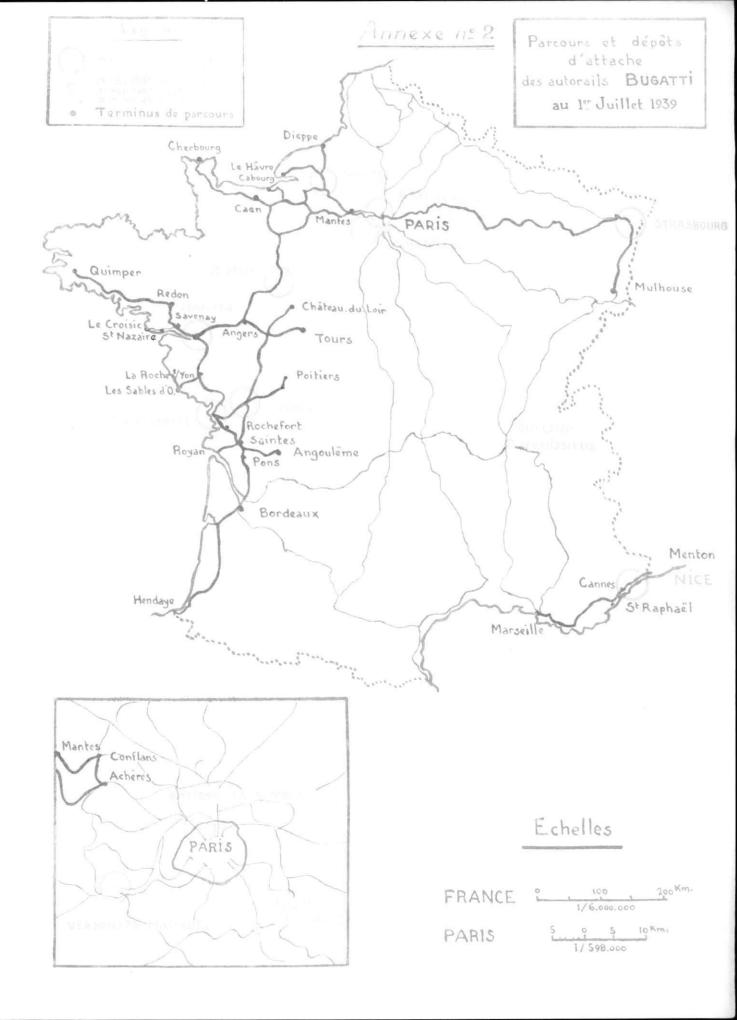
To	26,	meros	Marches	Date d'auto	Region	0/4/1/4/0	11.0
вуре	Onciens	Howeoux	Ito et date	Date d'auto zisation de mise en serv	utilisatrice	Depôt d'attache	Utilisation actuelle
Gurallongé	ZZv 24.436	8 HOO4		3.12.36	Ouest	Instance de réforme.	Brûlee
. 0	en. 494	hoor		₹A. A2. 46	"	Batignolles - Remblai	
	24.498	1009	me 1644	21.10.36	.	_ d°_	Service banlieue. Mantes par
	84.439	HOOK	du 27. 3. 36	21. 12.96	, ,	- d° -	_d°_
	24.440	4006	et 1644 du	19_1_94		_ d°_	_ d°_
	24.441	4006	16.5.37	27.1.37		_ d°_	_ d°_
4	EH. HH2	H00%	′	10. 2. 97	,	_ d° _	_ d° _
*	જેમ.માંડ	1008		18-0-99	н	_ d° _	_ d°_
	&H. HHS	4040		8_7_37	,,	- do -	- A°.
н	24.446	HOM	,	19.7 - 37		- 4° -	- do.
м	84.447	HOAV	ma 1672	19-9-97	,	_ d° _	- d°-
44	કેમ. મમ	4049	1572 04.1672		ч	_ d° _	- A°.
ul	₹4.449	HOAH	du 19. 3. 34 et	7-9-97		- do -	- d°-
w	24.450	40.45	29-1-37.	4.10.97	14	_ d° _	-do.
et.	ટમ. king	4009		2-6-97	d	- 1° -	Service Fransatlantique
Eriple	En. 484	101	Me 1626	14-5-96	,	- A° -	Service Cabourg et service França Mantique
	24.412	102	du 12.11.95	1-7-06	18	_ A° -	2.40.
liger allonge	ZZK 204	3001		28.11.35	, "	Rantes	Roulement 30 de Fantes.
0 0	202	9000	,	18.M.35	Aue. S.E.	-do-	_40_
11	203	2008	11ª du	17.41.95		Mantel de dune	d°-
9	2011	3004	5-9-35	11.12.35	4	-d°	- do_
•	205	3005		G. A.46	ut .	-40.	_ d° _
v	206	7006		19.2.96	-	-d°-	_ do_
te	207	3007	179 dan 3.42.35 et 1v. du 22.4.36	₽H.9.96	ч	Strantes.	- do-
(4)	Mautes. A	chères ,	Mauter.	Conflans			1

	1 10	,	14 02	(a) + 1' 1 ·	2		
Cype	Num	Nouveaux	Narches No et date.	Date d'autori- sation de min en service.	3	Depôt d'attache.	Utilisation actuelle.
résidentiel	ZZy 24.401 24.402	B 1.001	0. LC 2450 du 2.8.32	29-6-33	Quest	Balignolles Remblai Le Mans	Levices: Caboung of Francallantique ! Service DCM-MCD (Nanche Ocean)
» p	24.403 24.404	1.003	LC 2.544 du 30-6-83.	23-7-34	<i>7</i>)	Le Mans Le Mans	Service DCM - MCD (3)
1) 1) 1) 4)	24. 405 24. 406 24. 407 24. 408 24. 409	1.005 1.006 1.007 1.008	M² 1580 du 12-5-34.	16-11-24 9-1-25 1-4-35 2/3-8-35 9-3-36	а: Э	Bahignolles Remblai. - d: - - d: - Le Mans Le Mans	Services: Cabourg et Cransatlantiq.
leger	24. H24 24. H22 24. H23 24. H24 24. H25	2.101 2.102 2.103 2.103 2.104	M ² 1568 du 22-12-33	7 - 5 - 35 15 - 5 - 35 1 - 6 - 35 24 - 6 - 35 8 - 7 - 35	# # #	Versailles - Matelobs Satignollis Bumblai Roum Orleans. Versailles - Matelobs. Versailles - Matelobs.	Garé
leger Monge.	24. H2.6 24. H2.8 24. H2.9 24. H3.0 24. H3.0 24. H3.0	3.401 3.102 3.103 3.104 3.405 3.106 3.107 3.108	Me 1613 Jan 19-4-35 Jan 1613 A	10 - 9 - 35 17 - 9 - 35 14 - 9 - 35 22 - 10 - 35 23 - 10 - 35 14 - 11 - 35 30 - 11 - 35 6 - 1 - 36	7) 11 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12	Nantes - d: d: d: d: d: d: d: -	Roulement 30 de Næntes: Nantes Airgan Nænks: J. Næzaire: Roules Roedon - Guimper Roedon - Gavenay Angers - Cours. Nanks - La Rochelle. Nanks - Le Croisec. Nanks - Rochefort.
29	24. 434 24. 435	3. 109 3. 110	6- 8-38.	3 - 3 - 36	*	- d: -	La Roche ser You

⁽¹⁾ Paris le Havre, Paris Cherbourg: vers paquebols.
(2) Dieppe - Nanks - Bordeaux (Hondaye l'été) hain vapeur
(3) Dieppe Caon Le Nans, A.R.

	7					,	
Eype	Nun Anciens	Nouveaux	Marches et date	Date d'autorisa- tion de mise en pervice	Region utilioahice	Dépôt d'attache	Wilisation actualle
Liga	MEEK 102 103 104 105 106	B 2.302) 2.304 2.304 2.306	Narche du 10-3-34	14-6-35 24.6-35 13-8-35 30-9-35 30-9-35	Sud bst	Nice - d: d: d: d: -	Régionde Nice: Marseille Nice. Nice-Gaint Raphael. Nice-Menton. Nice-Gannes.
Legar allonge	208 211 212 213 214	3.008 3.011 3.012 3.013 3.014	Narché du 3-12-35 A Avenont du 22-4-36	3 - 4-36 4 - 7-36 17 - 7-36 17 - 7-36 5 - 8-36		. d	. d: d: d: d: .
49 29 44 20	215 216 217 218	3.015 3.016 3.017 3.018	Marche du 23-5-36 et divenant du 3-7-36.	14-8-36 16-9-36 23-9-36 7-10-36	y y e	- 1: - - 1: - - 1: - - 1: -	- d: - - d: - - d: -
Turallonge.	305		16:25 du g-11-86	23-4-27		Vinissieux	En revision & Denes Michel (sera live à l'Auest)
Leger	ZZR 26	2.201			6st (A.L.)	Shasbourg - d: -	Abulhouse Shasbourg
Swallongé	25		16-439 MTT2		v	_ d: _	- d:-
briples		(4) <u>201</u> <u>202</u> <u>203</u>	<u>16.438 du</u> <u>3-11-37</u>		n 9	- d: - - d: -	Teris - Thas bourg (in come de modification)
		101	1694 du 9 - 6 - 38		*	. d: . . d: .	. d: .

(1) 2 hiples seront gares au Dépôt de La Chapelle. Marches non termines au point de vese "Faiements".



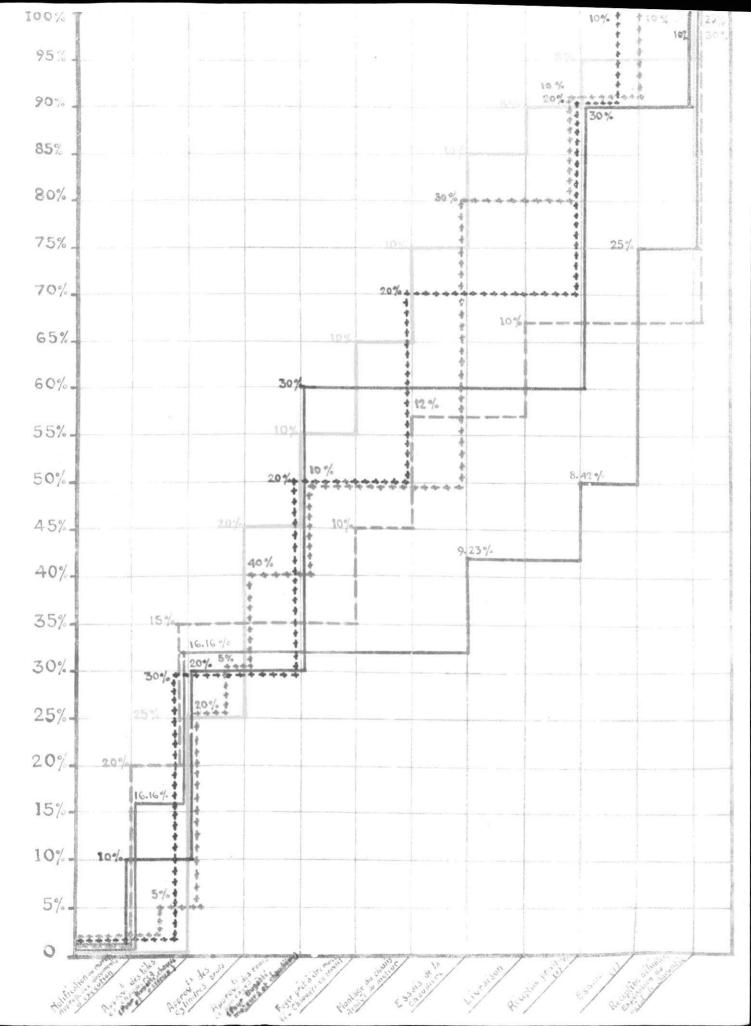
Etude comparée des conditions de paiement dans

différent/ marché/ de con/truction de .

matériel roulant

	Légende
	Fourniture de 25 locomotives du type Decapod (1-5-0) Aciéries du Nord Fourniture d'une locomotive à vapeur avec moteur à vitesse de
**************************************	rotation élevée, L.B.C. Dabeg Fourniture d'une locomotive d'essai, à turbines du type 2.52 Schneider 5 Cir
Mêmes {	Tourniture d'une locomotive à vapeur à commande individuelle des essieux, d'un tender et de 3 voitures légères carénées (RLM) Bugatti
conditions (Fourniture d'une automotrice à vapeur de 2.000 C.V. (ETAT) - Bugatti
***	Fourniture de 3 remorques destinées à constituer l'ensemble Bugatti à vapeur (ETAT) Bugatti
如哪面谁味	Cahier des charges P.L.M. pour la fourniture machine vapeur (art. 18)

- (1) Les moments de paiement indiqués dans l'article 18 sont légèrement différents des rubriques figurant au tableau ci. contre.
 - 0.05 au moment où le constructeur justifie qu'il a déboursé la valeur des cuivres du 0,20 après constatation de l'approvisionnement des tôles de chaudière.
 - 0,05 II II des longerons.
 - 0,10 après que les cylindres auront été coulés.
 - 0.10 après constatation de l'approvisionnement des roues, escreux el bandages.
 - 0,30 après essais à chaud de la chaudière, le chassis et les cylindres étant en cours de montage.
 - 0,10 après que la locomotive complète aura roulé sur les voies du constructeur, l'essai n'ayant donné lieu à aucune observation.
 - 0,10 Solde 30 jours après la reception provisoire.



Chinexe 2294

Situation des marches d'entretiers au 16 mars 1999

Regions intéressées	Nativie des	Loypes des	Dates des contrats (C) et avenants (A)	Pates des avis favorables émis par la Commis sion des Marches	Eurée des
Est (Sone Direction de Strasbourg)	Ontretim des moteurs, trans- missions et bogies	#00 eh.	(C) 19.10.37.	6-40-84	Origine . 1. 10. 37 Dirée . 1 an Roroge taeitement
Ouest	Revision des	400 ch. 100 frisi david suples	(C) 1.12.34	1-12-37	Origine 1. 10. 37 Dines 1 am Provogé tablement
Sud. Ett	Entrelien des moteurs et transmissions	1500 ch et 800 ch doubles	(C) 29-10-36 (A) 11-6-38	24_40_36 19_5-38	Origine. 1. 8. 36 Résilie. 31. 12. 37 Prorogé par avenant sujant pris effet du 1. 1. 38 se continue par tacite reconduction de 3 mois en 3 mois.

Chinese Jie 5

Exemples d'exerces relevées sur foctures d'entretien du Sud-Est.

```
1_ Moteur Xº 110. (repare du 16.3. 39 au 8.6.39)
      a) Ormer de kilomitrage.
              Le parcours recl était de 83.064 tens.
              Le parcours facture a eté de 83.354 hom.
       6) Orreur de decompte.
              Le prix facture en admettant le pareours errone ci dessus) aurait du ête de
                    45.000 km x 0,65 =
                                             48.750 -
                    8.354 Kom x 0,60 =
                                               5.0125 HO
                   93.35 H /Been
                                               53. 4625 40
              La maison Bugalte a compti:
                   83.354 Run x 0.65 =
                                              54.180F, 10
                Difference en sa faveur
               due à la non application du tarif degressif à partir de 75.000 km.
2. Moteur Nº 165. repare du 16. 3. 39 au 9. 6. 39).
                                                43.151 hom.
               Le parcours juil était de
                                               43.019 Rem.
               Le parcours facture à été de
                                                  1 + 2 km. en notre faveur
                   toit une erreur de
               Le décompte étant exact, nous avous une erreur de :
                                               15 . 80.
                       132 Km x 0:65
3. Moteur 2 176. (repare du 16.3 au 7.6.39)
                Les parcours viel et facture sont identiques: 90.100 km.
               Le decompte est le suivant:
                   75.000/em x 0.65 =
                                                48.750
                                                 9.000 F
                  15.000 km x 0,60 =
                     100 Ru x 0555 =
                                                54.805F
               La maison Ingatte n'a facture que 57.800
```

Détail des consommations d'approvisionnements sortis du stock de la SNCF. aux ateliers BUGATTI à Molsheim

	the state of the s
Le montant initial du marché était	3 M 860
Par suite d'échanges de pièces intervenus postérieurement au marché, il a été réduit à	3 . 766 . 353 , 14
Consommation du mois de Mai :	
Par les ateliers Bugalti : Pour l'Ouest 253.780 ⁴ , 40 Pour le Sud. Est 70.655, 30 Pour l'Est 7.713,	
Pour la division d'étude des autorails 178, -	
332.326,70	332.326,70
Reste à fin Mai	3 . 434 . 026 ,44
Consommation du mois de Juin :	
Par les ateliers Bugatti: Pour l'Ouest 64.976, Pour le Sud-Est 9.632, Pour l'Est 4.340, 30 Pour le magasin central du Mans 5.811, 50 Illes arrondissements de traction 5.325, Illes arrondissements de traction 129, Illes adivision d'étude des autorails 1.124,	
91 . 337 , 80	91. 337,80
Reste à fin Juin	3 . 342 . 688 , 64
Consommation du le au 7 Juillet 1939 ;	
Pour les ateliers Bugatti : (2 blocs) 64.374; _ 1 rondelle 48, _	
Pour le magasin du Mans 1.953, -	
De plus, nous avons vu que le 8 Juillet, une sortie de 2 vilbrequins (dont la commande a été reque le 7) allait être faite [e8, soit 40.206, _	
106.581, _	106.581,-
Stock au 8 Juillet	3 . 236. 107, 64
	NAME OF TAXABLE PARTY OF TAXABLE PARTY OF TAXABLE PARTY.

RAPPORT SUR L'EXECUTION DES MARCHES EN COURS

2

2 è m e PARTIE

MARCHES DE TRAVERSES

- SOMMAIRE -

I - LIMITES DE L'ENQUETE	1
II - PRINCIPAUX CARACTERES DES COMMANDES DE TRAVERSES	1
III - COMMANDES ANTERIEURES A LA S. N. C. F	3
IV - PARTICULARITES DES COMMANDES DE LA CAMPAGNE 1938-1939	3
V - CONDITIONS DES MARCHES	7
VI - EXECUTION DES MARCHES	10
1°) Contrôle des réceptions	10
2°) Examen complet de quelques marchés	14
VII - C O N C L U S I O N	17

- ANNEXES-

- 1 Achats de traverses par département
- 2 Graphique des prix depuis 1913
- 3 Cahier des charges
- 4 Prescriptions complémentaires
- 5 Cahier des conditions particulières
- 6 Lettre de consultation du 17-11-1938
- 7 Lettre de commande
- 8 Instruction générale n° 49 du 15-10-1938
- 9 P.V. de réception
- 10 Itinéraire
- 11 Journal hebdomadaire
- 12 -- Règlement des marchés (3exemples)

2ème PARTIE

1 - LIMITES DE L'ENQUETE

Nous nous sommes limités aux achats de <u>traverses blanches</u> ordinaires, en laissant de côté :

les achats de traverses spéciales pour appareils de voie, les achats de traverses créosotées ou traverses noires, les marchés de créosotage.

Ainsi réduite, la question reste très vaste, comme le montrera la suite du rapport.

II - MRINCIPAUX CARACTERES DES COMMANDES DE TRAVERSES

Habituellement, les chemins de fer français achetaient chaque année environ 5 millions I/2 de traverses, chiffre qui est ramené en I939 à 3 M 3 (I) par la compression exceptionnelle des crédits.

En 1938, par exemple, ils ent consommé:

3.800.000 traverses en chêne 1.400.000 - hêtre 600.000 - pin

L'acacia (assez rare) est assimilé au chêne. Le charme et (dans une limite de 3%) l'orme sont assimilés au hêtre.

Le chêne et le hêtre sont considérés comme à peu près équivalents au point de vue technique; le <u>hêtre</u> est un peu moins cher
que le chêne mais cet avantage est plus que compensé par la nécessité d'employer plus de créosote. Le <u>pin</u> est beauccup moins coûteux
mais la faible durée de la traverse de pin amène le prix de revient
annuel à dépasser celui des bois durs; en outre le pin he supporte pas tous les types de rails.

⁽I) dont environ 0 M 6 sèches vendues par les créosoteurs.

Los bois durs (chêne et hêtre)provienment surtout du Nord-Est (Vosges, Haute-Marne, Nièvre) et du Massif Central (Corrèze, Haute-Vienne) et un peu de la région normande. Il n'y a rien dans le Sud-Est de la France. Le pin provient uniquement du Sud-Ouest (voir la carte ci-jointe, annexe n° I).

Les <u>fourmisseurs</u> de traverses se classaient en 4 catégories :
les revendeurs, que l'on cherche à éliminer le plus possible,
les créosoteurs, qui ont maintenant disparu comme fournisseurs
de traverses,

les gros fournisseurs, au nombre d'environ 500,

les petits fournisseurs, très nombreux au contraire (environ 2.500).

Les commandes sont donc fractionnées en un très grand nombre de marchés: c'est pourquoi les projets de commandes ont été soumis au Comité (séance du 27 décembre 1938), mais n'ont pas été soumis au Conseil.

Il existe depuis d'assez longues années une Fédération Nationale des Bois qui groupe presque tous les gros fournisseurs, une
assez forte proportion des petits et semble représenter en somme
80% de la production totale. Les Réseaux, puis la S.N.C.F.ont teujours cherché à protéger les petits fournisseurs et à être en relations <u>directes</u> avec eux. Nous reviendrons plus loin sur ce point.

On peut résumer de la manière suivante le <u>calendrier habituel</u> des fournitures :

Commandes vers la fin de novembre Abatage l'hiver "hors-sève" avant le Ier avril

T : :	(pin	 •	avant le	I5 mai
Livraison	netre	 	_	30 juin
	(chêne	 	•	3I octobre
01-1-				

Les dates ci-dessus indiquées pour l'abatage et la livraison sont formellement prescrites par le Cahier des charges et ont surtout pour but d'obliger les fournisseurs à faire l'abatage avant la sève du printemps, la conservation des traverses en dépendant dans une large mesure.

III - COMM ANDES ANTERIEURES 4 LA S. N. C. F.

Pour rester le plus possible en relations directes avec les petits fournisseurs les Réseaux avaient écarté à la fois le régime de l'adjudication et celui des marchés de gré à gré. Depuis la fin de la guerre, sauf deux exceptions en I920 et I923, les achats étaient toujours faits sur prix uniques fixés pour chacune des essences. On lonnait ainsi aux petits producteurs et fabricants toute latitude pour vendre leurs traverses, en supprimant les intermédiaires dans la plus large mesure.

Ces prix étaient fixés d'après le prix moyen de vente des coupes de bois (ventes domaniales surtout), augmenté des impôts et des frais d'abatage, de transport et de façonnage. Bien entendu, pour chaque essence, on distinguait plusieurs <u>séries</u> suivant les dimensions et la qualité des traverses et on fixait un prix pour chaque série.

IV - PARTICULARITES DES COMMANDES DE LA CAMPAGNE 1938-1939

Pour diverses raisons (création de la S.N.C.F., évènements politiques, situation budgétaire et fiscale) les commandes qui ont été faites à la fin de I938 présentent certaines particularités.

I'- au lieu d'un prix unique (de chaque essence) pour toute la France, la S,N.C.F. a provu d'abord trois zones puis deux zones

séparées à peu près par la ligne Rennes-St-Etienne (voir la carte de l'annexe n°I) et un prix pour chacune.

2°- Ces prix ne sont plus des prix fermes, mais des <u>prix-limites</u> c'est-à-dire des maxima au-dessous desquels le fournisseur obtient une commande d'autant plus forte qu'il a consenti un rabais plus élevé.

3°- La tension extérieure de septembre et le rappel aux armées de nombreux fournisseurs ont provoqué un ajournement des ventes domaniales, ce qui empêchait la S.N.C.F. de reconnaître la tendance du marché du bois. La S.N.C.F. a donc été obligée elle aussi, de retarder ses appels d'offres du 11 au 29 octobre.

4°- La Fédération Nationale des Bois, appuyée par la Ministère de l'Agriculture, a vivement protesté contre les prix offerts (38 f pour le chêne de lère série par exemple) en proposant successivemer 48, 42 et 39 frs. Elle a protesté surtout contre le régime des zones qui mécontentait naturellement les producteurs du Centre et du Sud-Ouest (zone du prix le plus bas). La S.N.C.F. a refusé de revenir au prix unique, mais a accepté de réduire à deux le nombre des zones qu'elle avait d'abord fixé à trois, et a lancé un deuxième appel d'effres le 17 novembre.

5°- La S.N.C.F. a reçu alors des offres à peu près quadruples de ses besoins. D'une part, les fournisseurs (surtout ceux de la Fédération) avaient majoré leurs offres, pressentant des réductions D'autre part, la compression de crédits dans le budget de 1939 et l'unification des méthodes techniques avaient réduit les besoins de la S.N.C.F.

Il a donc fallu faire une <u>répartition</u>. Après avoir admis pour chaque fournisseur un minimum de 200 traverses de chêne et 200 de hêtre, on a ramené chaque quantité offerte à la livraison annuelle la plus élevée des trois dernières années. On a ensuite appliqué à la quantité ainsi obtenue un coefficient dépendant du prix offert; voici par exemple les coefficients du chêne de l^{ère} série en zone A:

•	Prix proposé par le fournisseur	:	<	36:	36,2536,50	:36,75	5: > 37	•
	Prix accepté				•		•	
	Quantité acceptée	:	60	%:	54 % :48 %	: :42 % :	36 %	60

Le prix-limite était donc ramené de 38 à 37 frs, de manière que le coût total des traverses fût aussi avantageux que si on avai pris la totalité des offres en partant des offres les plus basses, sans toucher aux prix offerts.

Prenons pour exemple le chêne pour lequel il fallait 1.750.000 traverses alors que les quantités offertes s'élevaient à 6.524.225:

Prix offerts	Zone A	Zone B	Ensemble	
Ancien prix limite $P_{ m I}$:	:	-
(38 fr. pour la zone A, 37 fr. pour la zone B)	114.840	1.557.925	1.672.765	
P _I - 0,25	3.278.730	173.575	(d)3.452.305	
P _I - 0,50	116.910	322.450	(c) 439.360	
P _I - 0,75	42,000	34.200	(b) 76.200	
prix inférieurs	402.350	481.245	(a) 883.595	
	3,954,830	: 2,569,395	6.524.225	_

Si la S.N.C.F. s'était basée uniquement sur les prix offerts elle aurait pris entièrement les chiffres a, b, c, du tableau cidessus, soit 1.399.155 et une partie (350.845) des 3.452.305 du chiffre d. En réduisant les prix limites de 1 fr. pour la zone A et de 0,75 pour la zone B, elle a baissé les prix de toutes les quantités non soulignées au tableau et a pu faire une économie lu permettant de ne prendre qu'une partie des quantités soulignées. Le calcul précis a d'ailleurs été fait et a permis par tâtonnements de déterminer les proportions d'offres à accepter pour chaque prix. La S.N.C.F. a pu ainsi accepter une partie de toutes les offres et éviter de ruiner un grand nombre de fournisseurs.

Le tableau ci-dessous résume, pour le chêne de l^{ère} série par exemple, l'évolution des prix au cours des négociations :

Séance de la Commission des Marchés	Zone A	Zone B	Zone C
27 octobre	38	37	36
24 novembre	38	: 3	7
27 décembre	37	36,	25

- 6°- Une dernière particularité de la campagne 1938-39 proviende la taxe à la production. La S.N.C.F. doit acheter taxe perçue (décret du 12 novembre 1938) et la taxe est de 9 % pour tous les fournisseurs alors que précédemment elle variait suivant leur chiffre d'affaires.
- 7°- Les <u>prix adoptés</u> représentent (en éliminant la taxe à la production qui était antérieurement incluse dans les prix) une baisse d'environ 3% par rapport à l'année précédente (Voir à l'annexe n°2 l'évolution des prix depuis 1913).

V - CONDITIONS DES MARCHES

Ces conditions, identiques pour tous les fournisseurs, sont indiquées dans cinq documents :

- l°- Le <u>Cahier des charges</u> (annexe n°3 ci-jointe pour le chêne et le hêtre, un cahier des charges spécial concerne le pin) contient toutes les clauses <u>techniques</u>: dimensions de chaque série (cinq formes pour chacune), tolérances, courbure maxima, qualité (abatage hors sève, etc.. droit pour la S.N.C.F. de surveiller l'abatage et le débit), réceptions, marques distinctives (fournisseur, S.N.C.F., série).
- 2°- Les <u>prescriptions complémentaires</u> pour le hêtre et le charme (annexe n°4) précisent notamment que le débitage doit être terminé au plus tard le 15 juin, avant les chaleurs, et fixent des règles pour la conservation des traverses sur coupe ou en scierie.

- 3°- Le <u>cahier des conditions particulières</u>, (annexe n°5) est plutôt <u>administratif et comptable</u>. En voici les dispositions principales :
 - a) Epoques de livraison : voir plus haut page 2;
- b) Lieux de livraison : ce ne sont plus les chantiers de créosotage mais, afin d'attirer les petits fournisseurs, les gares, ou même les scieries fixes de chêne (point précisé dans la "lettre de commande" dont il sera question plus loin). En aucun cas la réception ne doit être faite sur coupe, sur route ou sur scierie forestière.
- c) Tous les frais de transport aux lieux de réception et de livraison, de manutention, de réception et d'empilage et tous autre accessoires sont à la charge du fournisseur.
- d) Retards dans les livraisons. La S.N.C.F. peut proroger le délai de 2 mois au plus avec pénalité de 2 % ou résilier le marché en retenant une indemnité de 5 % (et, s'il y a lieu, la hausse de prix de la campagne suivante). Elle peut aussi rayer le retardatair de la liste des fournisseurs à convoquer.
- e) Si la commande comporte plusieurs livraisons successives, la S.N.C.F. prélève, comme retenue de garantie, 1/10^e des factures jusqu'à atteindre 1/4 de la commande.
- f) La S.N.C.F. se réserve le droit de n'accepter, en tenant compte de ses besoins, qu'une partie des offres.

4°- Lettre de consultation du 17-11-1938 (1).

Cette lettre, annexe 6, se réfère aux documents sus-visés, en résume certaines parties et ajoute quelques autres indications :

⁽¹⁾ annulant et remplaçant une première lettre du 29-10-1938.

- a) chaque fourniture doit comprendre au moins 70 % de traverses de lère série et au plus 3 % de 3ème série;
 - b) zones et prix-limites par essence et par série;
- c) paiement des fournitures dans les 30 jours de l'arrivée des traverses dans les établissements destinataires, sans escompte : c'est une dérogation pour 1938-39 au Cahier des conditions particulières qui prévoit un escompte de 2 % (ou bien paiement à 90 jour sans escompte).
 - d) il peut y avoir révision des prix :
- si la taxe de 9 % à la production vient à être modifiée (la position de la S.N.C.F. est celle de consommateur, comme il a été dit plus haut page 7);
- si le coût de la main-d'oeuvre varie : les formules de révision s'appuient sur l'indice pondéré des prix de détail de 34 articles de ménage à Paris (indice de la Statistique générale de la France) et ne s'appliquent qu'à la part "main-d'oeuvre" du prix des traverses (40 % pour le chêne, 45 % pour le hêtre); elles sont appliquées au ler avril et pour le chêne seulement, (puisque le hêtre doit alors être entièrement livré) au ler juillet, et seulement si l'écart en plus ou en moins dépasse 5 %, ce qui n'a pas été le cas au ler avril dernier; les chiffres de la Statistique générale de la France au ler juillet ne sont pas encore connus.
- e) le fournisseur doit indiquer l'emplacement de ses coupes et de ses scieries fixes ou mobiles, pour que la S.N.C.F. puisse exercer son droit de surveillance.

5°- Lettre de commande (annexe n°7).

Cette lettre fixe à chaque fournisseur les quantités et les prix en répétant la plupart des indications contenues dans la lettre de convocation.

VI - EXECUTION DES MARCHES

Nous avons procédé à deux sortes de recherches : d'une part nous avons fait une étude spéciale du contrôle des réceptions, qui est évidemment le point essentiel, et nous avons assisté sur place à un certain nombre de réceptions ; d'autre part, nous avons examiné sur pièces le circuit total de quelques marchés, depuis l'offre primitive du fournisseur jusqu'au paiement après livraison.

l° - Contrôle des réceptions

Ce contrôle, que chaque Réseau puis chaque Région faisait pour son compte, a été centralisé le ler janvier 1939. Une note du 19 septembre 1938 du Service central des Installations Fixes explique la nécessité de cette unification:

"Actuellement, la réception des traverses "blanches" et des "bois d'appareils de voie, ainsi que le contrôle des travaux "d'imprégnation dans les chantiers de créosotage, sont effectués "par des agents réceptionnaires affectés en propre à chaque Région.

"Jusqu'à présent, les directives reçues par ces agents ont été "parfois différentes, non seulement parce que ces directives résul"taient pour chacune des Régions, de la qualité moyenne des bois "des zones forestières intéressées, ainsi que des modalités d'en"taillage des traverses et de pose de voies particulières à chaque "Région, mais encore et surtout, en raison des interprétations "différentes du cahier des charges en matière de classement ou de "rebut pour défauts divers dans les bois présentés à la réception.

"La mise en commun des ressources forestières et des chantiers "de créosotage nous conduit aujourd'hui tout naturellement à "l'unification des règles et des méthodes de réception.

"Or, cette unification n'est possible que si tous les agents "réceptionnaires reçoivent directement les instructions de détail "d'une même autorité; c'est pourquoi il est indispensable de centra"liser la réception des traverses et des bois d'appareils."

Il a donc été constitué, à la date du ler janvier 1939, un Service du Contrôle des Réceptions de Bois, qui relève du Service central des Installations fixes et qui comprend actuellement :

- 1 Ingénieur Chef du Service (M. BARBIER)
- 3 Inspecteurs, en résidence à Paris
- 64 agents de réception
- ll agents de bureau, à Paris
 - 9 sous-agents

soit ... 88 agents

Les agents de réception sont employés concurremment au contrôle des réceptions de traverses et à la surveillance des 15 à 20 chantie privés d'injection. Pour la surveillance des chantiers privés, ils sont secondés par les sous-agents.

Le <u>mécanisme des réceptions</u> est réglé par l'Instruction générale n° 49 du 15 octobre 1938 du Service central des Installations fixes (annexe n° 8 ci-jointe) et par d'assez nombreuses instructions de détail qui ont été rédigées par le Chef du Contrôle des Réception et dont une collection nous a été remise. Ce mécanisme peut se résumer comme suit.

Avant l'expiration du délai fixé pour la livraison, le fournisseur prévient le Contrôle des Réceptions qui indique la date à laquelle un de ses agents viendra procéder à la réception. Le fournisseur est tenu de présenter les traverses avec la main-d'oeuvre nécessaire pour leur manutention.

L'agent réceptionnaire vérifie les dimensions et la qualité des traverses, sépare celles à rebuter, classe les autres en série, les poinçonne à l'aide d'un marteau portant son numéro distinctif et la marque S.N.C.F. Après la réception, il établit un <u>Procès-ver-bal de réception</u> en trois exemplaires (annexe n° 9) :

le ler exemplaire est remis au fournisseur qui le retourne avec sa facture au Contrôle des Réceptions,

le 2ème exemplaire est adressé au chantier (de créosotage) destinataire (1) qui vérifie à son tour (<u>2ème contrôle</u>) les dimensions et la qualité des traverses et transmet ensuite le P.V. au Contrôle des Réceptions,

le 3ème exemplaire est adressé également au chantier destinataire qui le conserve pour sa comptabilité.

Le Service du Contrôle des Réceptions <u>suit le travail de ses</u> agents à l'aide d'un certain nombre de documents :

au reçu des divers ordres de réception qui lui sont adressés, chaque agent-réceptionnaire envoie le lundi de chaque semaine un itinéraire (annexe n° 10), il doit aussi signaler immédiatement tous ses changements d'itinéraire; de cette façon les inspecteurs chargés de surveiller le travail des agents réceptionnaires savent où sont les agents et peuvent faire des vérifications à l'improviste.

L'agent tient un carnet de réception où il indique son travail de chaque jour et envoie un journal hebdomadaire (annexe n° 11)

. . .

(1) abantian nom Bágion	ou plus exactement pour chacun
des 7 ex-Réseaux : (Est	
S.E	Collonges
S.O. (Midi	Labouheyre Bretenoux
Ouest	Surdon Moulin-Neuf (gare de Chambly)

où il résume les réceptions faites, avec des observations sur leur qualité.(1)

Nous avons assisté à des réceptions en zone A à Barbonne-Fayel (près de Sézanne) et à Epernay et en zone B au Mont-Dore.

Sans chercher à apprécier le travail technique des agents réceptionnaires, nous pouvons dire que ces agents nous ont paru consciencieux, actifs et très au courant de leur métier. La réception
doit naturellement être faite assez vite (800 à 1.000 traverses par
jour) (2) sans être superficielle, le fait qu'un deuxième contrôle
est assuré ultérieurement par le chantier régional ne devant, bien
entendu, pas diminuer le soin à apporter dans la réception.

Il est à noter que la S.N.C.F. (suivant en cela l'exemple des anciens Réseaux) ne cherche pas à obtenir la qualité maxima. Certair chemins de fer étrangers (Hollande, Belgique) sont plus exigeants comme nous avons pu le constater à Barbonne-Fayel et payent des prix plus élevés sans utilité technique.

Deux questions importantes, qui sont d'ailleurs assez liées ensemble, se posent au sujet des agents réceptionnaires : celle de leur indépendance et celle de leur rémunération.

A très juste titre, le Service des Installations Fixes cherche à éviter que les agents soient spécialisés dans certaines zones et se lient trop avec les fournisseurs de cette zone. On pousse donc les agents à fixer leur résidence à Paris (de préférence) ou dans

(2) Certaines Régions, par crainte que les réceptions ne fussent pas faites avec assez de soin, fixaient un maximum (relativement faible) du nombre de traverses à réceptionner en un jour.

⁽¹⁾ Il doit en particulier signaler les livraisons provenant effectivement, non pas du fournisseur lui-même, mais d'un tiers. A la répartition de la campagne suivante, ces livraisons seront portées au nom du tiers.

certains centres importants de manière à pouvoir varier beaucaup leurs itinéraires de réception. Actuellement, sur 64 agents réceptionnaires, 34 sont en résidence à Paris et 4 le seront d'ici qualques mois; 6 resteront à Labouheyre (Landes) et 4 à Limoges.

Pour que les agents restent indépendants, il faut leur assurer une rémunération suffisante, non seulement comme traitement, mais surtout comme frais de déplacement. L'échelle de début, qui variait de 5 à 8 suivant les Régions, est maintenant fixée à 8 (tableau des filières du Service de la Voie, publié le 5 juin 1939). Les indemnités de déplacement sont fonction de l'échelle et vont augmenter en conséquence, mais ce sera toujours une question à surveiller d'assez près, cer ces agents sont en déplacement presque constant, changent de localité presque tous les jours et ne peuvent discuter avec les hôteliers pour des prix de pension comme le font les agents de l'Exploitation qui assurent des intérims dans les gares ou stations(I).

2°- Examen complet de quelques marchés

Nous avons examiné quelques marchés d'un bout à l'autre de leur exécution :

offre de quantité et de prix par le)
fournisseur (Service
fixation de la quantité et du prix,) tallat
envoi de la commande (sion (

Service Central des Installations Fixes (Division Cle de l'Entretien et des Travaux Noufs).

livraison..... Contrôle des Réceptions paiement Services régionaux de Voie

Nous avons vérifié par épreuves la concordance entre les offres du fournisseur, la commande (fixation de la quantité et du prix d'après le barême approuvé par la Commission des marchés), les

⁽I) Une instruction générale vient de paraître le I3 juillet et assimile les agents réceptionnaires des bois, pour les indemnités de déplacement prévues, aux agents de l'échelle 11.

P.V. de réception (2ème exemplaire portant les visas du fournisseur de l'agent réceptionnaire et du chantier de créosotage, voir plus haut page 12), les fiches (une par fournisseur) du Service du Contrôle des Réceptions, les mandatements des Services régionaux de Voie.

Nous n'avons rien trouvé à signaler au Service des Installations Fixes et au Contrôle des Réceptions.

Au sujet du <u>paiement</u>, il faut noter tout d'abord que ce genre de fournitures donne lieu à des difficultés particulières :

les vendeurs sont très disséminés, il y a donc un très grand nombre de petits mandats ;

ils sont souvent peu instruits : les factures contiennent très fréquemment des erreurs de calcul et il faut les renvoyer pour rectification ;

ils n'ont que rarement un compte de banque ou même un compte de chèques postaux et il faut les payer en espèces à une gare voisine de leur domicile.

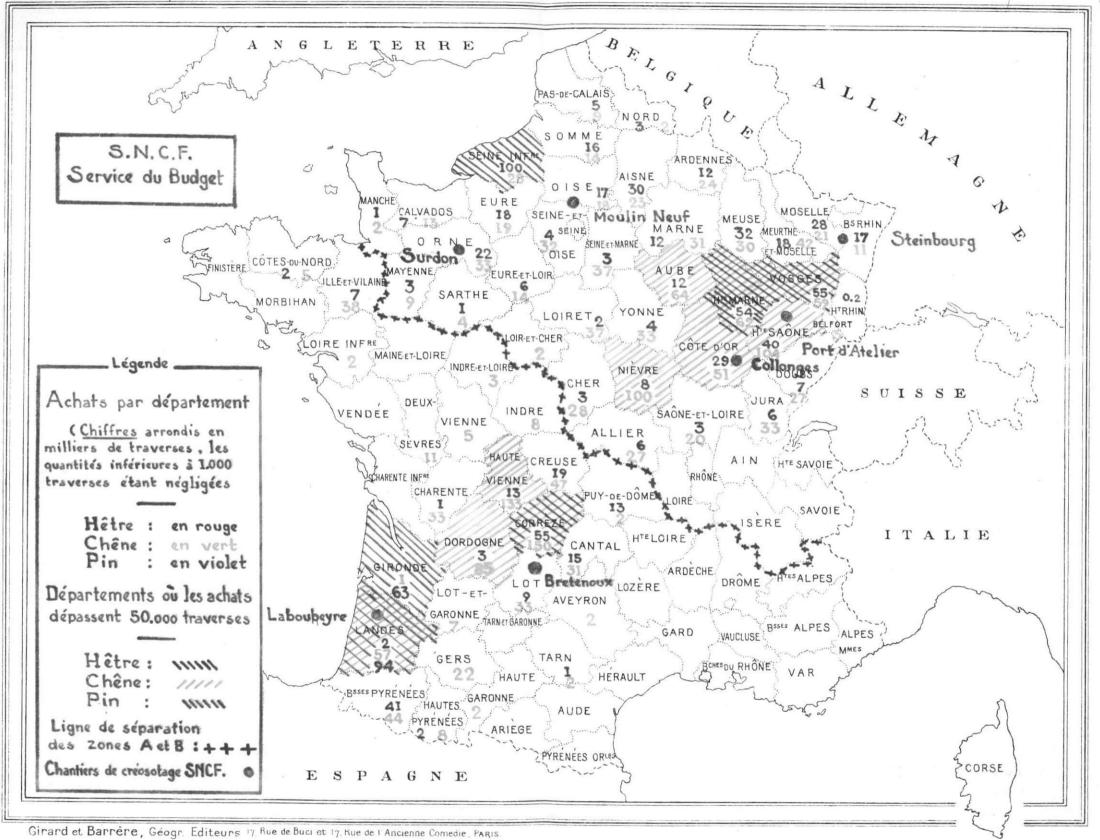
Le <u>délai de règlement</u> est de 30 jours à partir de l'arrivée des traverses au chantier de créosotage (voir plus haut page 9). Le tableau ci-joint (annexe n° 12) indique pour quelques règlements les dates auxquelles le P.V. de réception est passé par chacun des services intéressés. Nous pouvons remarquer que le passage à la Comptabilité régionale de Voie dure en moyenne 14 jours au Sud-Ouest et 29 jours à l'Est (ce sont les deux Régions les plus intéressées). Etant donné le petit nombre des sondages que nous avons faits, ces moyennes peuvent s'écarter un peu de la réalité mais la différence entre les deux Régions semble devoir faire l'objet d'un examen

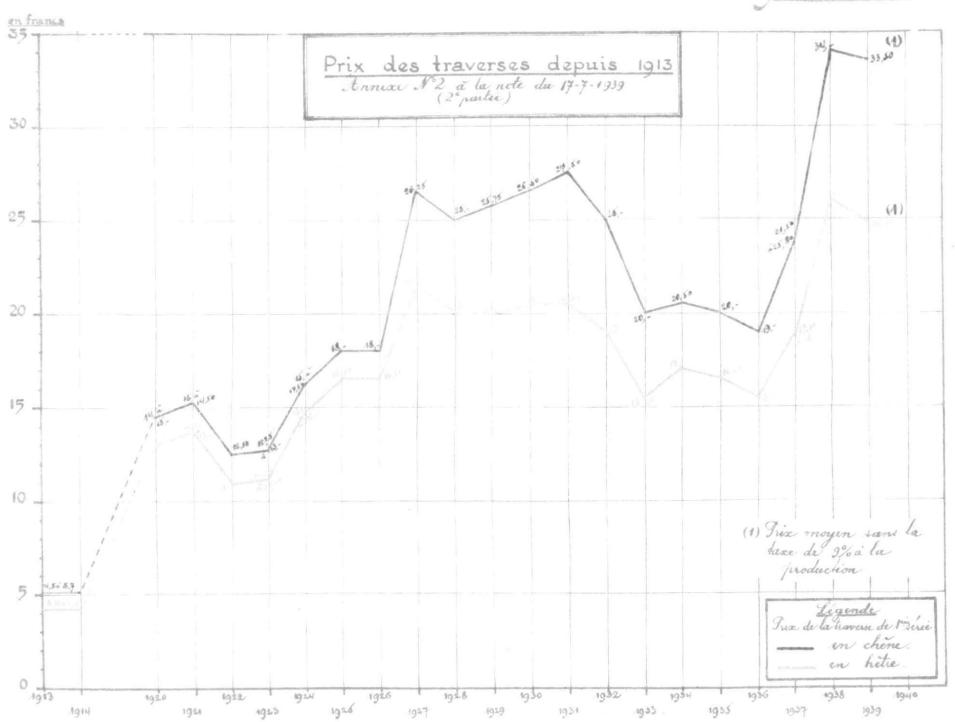
car le délai contractuel de 30 jours peut se trouver dépassé. Une des raisons de cette différence paraît être que la Région Est comptabilise l'entrée aux approvisionnements avant de régler le fournisseur alors que la Région Sud-Ouest, grâce à l'emploi de machines comptables, peut ajourner à la fin du mois cette comptabilisation.

CONCLUSION

L'exécution des marchés de traverses semble bien assurée, malgré la grande dissémination des fournisseurs et l'accumulation des
réceptions pendant les périodes de pointe notamment en juin (la
S.N.C.F. a été obligée de dépasser la date du 30 juin pour certaines
réceptions de hêtre). La seule observation notable porte sur les
délais de règlement à la Région Est.

La principale difficulté en matière d'achats de traverses consiste dans la préparation des commandes, c'est-à-dire dans la fixation des prix et dans l'adaptation des quantités offertes par les fournisseurs aux besoins de la S.N.C.F.





Conditions techniques unifiées

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

30 Août 1938

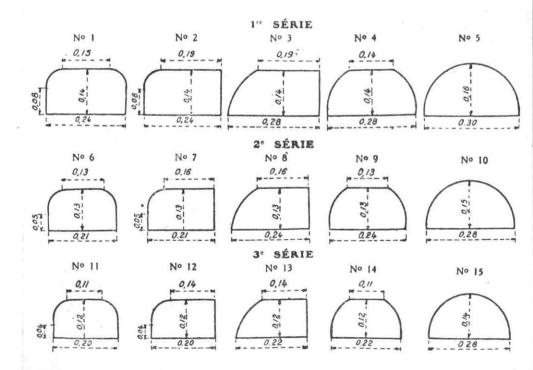
Service Central des Installations Fixes

Nº 506

CAHIER DES CHARGES

pour la fabrication des Traverses blanches en Chêne et en Hêtre indigènes Type Standard pour voie normale

Article Premier. — **Dimensions.** — Les traverses auront une longueur de 2^m60. Les dimensions de largeur, épaisseur et découvert devront être au minimum celles indiquées aux croquis ci-dessous :



Une tolérance de 0^m05, en plus ou en moins, sera admise sur la longueur des traverses.

On ne tolérera aucune insuffisance d'épaisseur, de largeur ou de découvert si elle n'est compensée par un excédent dans une autre dimension.

Ces tolérances avec compensation s'appliqueront exclusivement aux traverses de 1^{re} série.

Elles sont les suivantes :

- sur l'épaisseur : on tolérera 5 m/m en moins si la traverse présente un excédent de 10 m/m sur la largeur ou sur le découvert prescrits.
- sur la largeur : on tolérera 10 m/m en moins si la traverse présente un excédent de 5 m/m sur l'épaisseur ou de 10 m/m sur le découvert prescrits.
- sur le découvert : une traverse présentant une surépaisseur sera acceptée si le réceptionnaire estime que le découvert réglementaire sera obtenu après enlèvement de cette surépaisseur. Pour les travaux destinés à des voies posées sur coussinets, le sabotage au découvert prescrit pourra être exigé du Fournisseur.

Les traverses ne devront présenter en aucun de leurs points plus de $0^{m}17$ d'épaisseur.

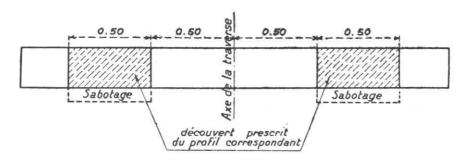
Article 2. — Conditions d'exécution. — Les traverses seront de formes régulières.

La face inférieure devra être dressée à la scie; on tolérera toutefois son dressage à la hache, à la condition que ce dressage soit irréprochable.

Les faces latérales et supérieure des traverses équarries pourront être dressées à la hache, à la condition que le dressage soit irréprochable; les faces latérales circulaires devront rencontrer la face inférieure sous un angle à peu près droit.

La face inférieure qui doit reposer sur le ballast aura une largeur sensiblement uniforme et sera à vives arêtes.

Des flaches seront tolérées sur la face supérieure des traverses équarries pourvu que la largeur du découvert à l'emplacement du sabotage (partie hachurée du croquis ci-après) ne soit pas inférieure à celle stipulée au profil correspondant.



Article 3. — Courbures et affranchissement des extrémités. — La face inférieure des traverses devra être parfaitement plane et, pour les traverses équarries, les faces supérieure et inférieure devront être exactement parallèles.

On tolérera une légère courbure dans le sens horizontal pourvu que la flèche ne dépasse pas dix centimètres (0^m10) .

Toutes les traverses seront coupées d'équerre à leurs extrémités; on tolérera toutefois 3 c/m de biais.

Article 4. — **Qualité.** — Les traverses devront être purgées d'écorce et seront de droit fil; elles proviendront d'arbres vivants abattus hors sève, en principe du 1^{er} Novembre au 31 Mars, sauf dérogations qui pourront être admises pour certaines régions.

Les bois devront être parfaitement sains et de la meilleure qualité, sans roulures, gélivures, échauffement, pourriture, piqûres, fentes, fibres tordues, cadranures, nœuds vicieux, etc.

L'altération du bois, la pourriture de l'aubier dans le chêne, l'échauffement et le cœur rouge dans le hêtre, seront des motifs absolus de refus.

Pour le hêtre, le débit devra être terminé chaque année au plus tard le 15 Juin. Les fournisseurs devront faire connaître à cette date les quantités de traverses de cette essence débitées et non réceptionnées qu'ils possèdent et le lieu où elles se trouvent déposées. On rebutera les traverses fendues qui n'auront pas été munies d'esses (S) ou de boulons par les soins des Fournisseurs et à leurs frais.

Article 5. — Surveillance des débits. - Réceptions. — Au fur et à mesure des débits des bois en traverses, celles-ci seront soigneusement empilées en grilles, par les soins des Fournisseurs et à leurs frais; la S.N.C.F. se réserve d'ailleurs le droit de faire suivre par ses Agents l'abatage des bois et le débit des traverses dans les exploitations du Fournisseur.

Les opérations de réception seront suspendues par temps de neige, de verglas ou de gel.

Article 6. — **Marques distinctives.** — Toutes les traverses acceptées seront frappées à leurs deux extrémités du marteau du Fournisseur, et de celui du Service acheteur.

Les traverses de 2° et 3° séries recevront en outre au milieu de la face supérieure une marque distinctive formée de 2 traits transversaux faits au moyen d'une rouanne; ces traits seront parallèles pour les traverses de la 2° série et en forme d'X pour celles de la 3° série.

Article 7. — **Traverses d'essences diverses.** — Les traverses en <u>acacia</u> seront assimilées aux traverses chêne; celles en <u>charme</u> seront assimilées aux traverses hêtre.

Seront également assimilées aux traverses en hêtre, celles en <u>orme champêtre</u> <u>ou orme rouge,</u> mais avec une limitation de proportion de 3 % <u>du total de la fourniture.</u>

Paris, le 30 Août 1938.

Le Directeur du Service Central des Installations Fixes,

Signé : PORCHEZ.

Prescriptions complémentaires pour les fournitures de traverses en hêtre et en charme

Au cours des dernières campagnes, d'importantes quantités de traverses en hêtre et en charme ont été rendues inutilisables par altération du bois pendant la période de dessiccation.

Pareil fait, qui vient augmenter le prix de revient déjà fort élevé de ces traverses, n'est pas fait pour inciter le Chemin de fer à l'emploi de ces essences et il est de l'intérêt des Fournisseurs d'en éviter le retour.

Les prescriptions ci-après, complément de celles du Cahier des Charges, devront être appliquées sans préjudice de toutes autres mesures qu'il appartient aux producteurs de prendre dans leurs exploitations et leurs scieries pour obtenir des livraisons de bois absolument sains.

Abatage. — L'abatage des arbres doit être fait « hors sève » et en aucun cas en dehors de la période du 1^{er} Novembre au 31 Mars.

Débitage. — Le débitage devra suivre d'aussi près que possible l'abatage. Il sera terminé avant la période des chaleurs et au plus tard le 15 Juin. Aucune dérogation à cette clause ne sera accordée.

Conservation des billons et des traverses. — On devra sortir aussi rapidement que possible les bois et les traverses de forêt.

Pendant leur séjour sur coupe ou en scierie, toutes précautions seront prises, suivant les règles de l'art, pour éviter leur contamination.

Au fur et à mesure de leur débitage, les traverses débarrassées des sciures adhérentes seront soigneusement mises en piles aérées. L'empilage en tas pleins doit être absolument prohibé. Les piles seront établies sur terrain nettoyé de toute végétation. La couche inférieure sera posée sur cales saines pour la soustraire au contact du sol.

Les couches de traverses seront disposées de telle sorte que l'air circule autour des pièces; les surfaces de contact seront réduites autant que possible et ne devront pas se trouver aux emplacements des sabotages.

Ces dispositions seront appliquées dans les chantiers sur coupe, dans les scieries hors coupe, sur le quai des gares, avant la réception, et après cette dernière si le chargement n'a pas lieu aussitôt.

Réception. — Les Fournisseurs devront transporter les traverses en gare et les présenter en réception aussitôt que possible après débitage.

Il ne sera pas accordé de dérogation à la date de livraison fixée au 30 Juin par l'article 2 du Cahier des Conditions Particulières.

Paris, le 30 Août 1938.

Le Directeur du Service Central des Installations Fixes, Signé : PORCHEZ.

Article 12. - Paiements. - Le paiement de la fourniture sera effectué à 90 iours de la réception définitive dans les établissements destinataires. Ce délai sera réduit à 30 jours moyennant un escompte égal à 2 % sur demande formulée par le Fournisseur dans sa lettre d'offre.

Sur sa demande, le Fournisseur sera autorisé, par le Service réceptionnaire, à tirer à 90 jours une traite qui sera acceptée par la S.N.C.F.; dans ce cas. il

supportera les frais d'établissement et de timbre de cette traite.

Si la fourniture est faite en exécution d'une commande devant comporter plusieurs livraisons successives, il sera retenu sur chaque facture ou mandat 1/10 de son montant pour constitution de la retenue de garantie. Cette retenue cessera de croître lorsque la quantité de traverses fournies aura atteint le 1/4 de la quantité fixée à la commande ou marché.

Les sommes dues comme pénalités ou indemnité d'après l'article 8 seront

retenues au gré de la S.N.C.F.:

- soit sur le montant des factures ou mandats successifs.

- soit sur le montant de la facture ou mandat de solde.

sans préjudice des poursuites en cas d'insuffisance de couverture de la retenue.

Toutes les sommes mandatées seront payées sous réserve d'opposition. En pareil cas. aucun paiement ne saurait être effectué avant signification de la mainlevée d'opposition.

Article 13. - Interdiction de céder. - Il est formellement interdit au Fournisseur de céder tout ou partie des fournitures à un tiers sans le consentement écrit de la S.N.C.F.

Article 14. — Convocation à soumission. — La S.N.C.F. se réserve le droit :

- d'une part, de n'accepter, le cas échéant, en tenant compte de ses besoins, qu'une partie des offres parvenues à la date fixée par la lettre de consultation annuelle;
- d'autre part, de ne pas prendre en considération les offres tardives ou celles aui sergient conditionnelles.

Les offres ne doivent pas être au total inférieures à 200 pièces ou à un lot de bois d'appareils, quels que soient le ou les types soumissionnés.

Enfin, les propositions qui ne seraient pas établies sur la formule adressée au

Fournisseur seront considérées comme nulles et non avenues.

Article 15. - Contestations. - Les contestations de quelque nature qu'elles soient qui pourraient naître à l'occasion de ces fournitures seront portées devant les Tribunaux de la Seine.

Paris, le 30 Août 1938.

Le Directeur du Service Central des Installations Fixes,

Signé: PORCHEZ.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central des Installations Fixes

CAHIER DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

applicables à la fourniture des Traverses blanches en Chêne et en Hêtre indigènes Type Standard pour voie normale et aux Bois de Chêne pour appareils de voie.

30 Août 1938

SOMMAIRE

Art. 1er. - Conditions de fabrication.

Art. 2. - Epoque des livraisons.

Art. 3. - Lieux de livraison.

Art. 4. - Réceptions techniques.

Art. 5. - Lieux de réception. - Empilage des traverses.

Art. 6. - Pièces rebutées.

Art. 7. - Conditions de prix.

Art. 8. - Retards dans les livraisons. - Résiliation à l'expiration des délais de livraisons.

Art. 9. — Autres cas de résiliations. - Cas de force majeure.

Art. 10. - Retenues de garantie. - Enregistrement.

Art. 11. - Comptabilité.

Art. 12. - Paiements.

Art. 13. - Interdiction de céder.

Art. 14. — Convocation à soumission.

Art. 15. - Contestations.

Article Premier. — Conditions de fabrication. — Les traverses et bois d'appareils devront respectivement satisfaire à la spécification technique n° 506 pour la fabrication des traverses blanches en chêne et en hêtre indigènes, type « Standard », pour voie normale, et à la spécification technique n° 538 pour la fourniture des bois de chêne pour appareils de voie.

Article 2. — Epoque des livraisons. — Les livraisons devront s'échelonner : Pour les traverses en chêne et bois d'appareils. du 1er Novembre de chaque année au 31 Octobre de l'année suivante.

Pour les traverses en hêtre du 1er Novembre de chaque année au 30 Juin de l'année suivante.

Ces dates s'entendent pour livraison effective.

Le Fournisseur devra donc adresser les demandes de dépôt ou de réception en temps utile et suffisant, pour que soient exécutés les réceptions et les transports dans les gares de livraison précisées à l'article 3 qui suit.

Article 3. - Lieux de livraison. - En règle générale, les traverses et bois d'appareils devront être livrés dans les gares de la S.N.C.F.

Le Fournisseur indiquera dans la soumission les gares probables de livraison.

Si, exceptionnellement, et sur la demande expresse du Fournisseur, la S.N.C.F. accepte de procéder à la réception des traverses et bois d'appareils dans d'autres lieux desservis par des gares de Réseaux secondaires à voie normale ou à voie étroite, ces gares devront obligatoirement se trouver sur des lignes aboutissant à une gare de la S.N.C.F.

Dans ce cas, la livraison ne sera considérée comme effective que lorsque les traverses et bois d'appareils expédiés par les soins et aux frais du Fournisseur seront arrivés franco sur wagon voie normale dans la gare qui, au choix de la S.N.C.F., sera soit la gare de transit la plus voisine du lieu d'expédition, soit la gare où les traverses et bois d'appareils doivent être mis en dépôt. Toutefois, dans ce dernier cas, le Fournisseur n'aura à sa charge que les frais de transport de la gare d'expédition à la gare de transit la plus voisine.

Article 4. — **Réceptions techniques.** — Les demandes de réception ne devront être faites qu'autant que le Fournisseur aura à présenter au moins 200 traverses ou 5 m³ de bois d'appareils par lieu de réception, à moins qu'il ne s'agisse du solde d'une commande.

La réception sera effectuée par un Agent réceptionnaire en présence du Four-

nisseur ou de son représentant.

Cet Agent aura toute facilité pour pratiquer toutes opérations jugées par lui nécessaires à la vérification des dimensions et de la qualité des bois imposées par le cahier des charges pour la fabrication.

Toute pièce ayant une, ou à plus forte raison plusieurs dimensions inférieures

à celles indiquées comme minimum, sera ou déclassée ou refusée.

Les traverses étant payées à la pièce et les bois d'appareils au cube prévu à la spécification technique, il ne sera tenu aucun compte au Fournisseur de ce qui excédera les dimensions réglementaires.

Les pièces acceptées seront aussitôt marquées comme il est prescrit à l'article 6

du cahier des charges pour la fabrication.

L'Agent réceptionnaire pourra refuser de poursuivre l'examen des traverses si, au cours d'une réception et alors que le nombre des traverses déjà présentées est au moins de 100, les quantités refusées atteignent le 1/3 des quantités examinées.

Article 5. — Lieux de réception. - Empilage des traverses et bois d'appareils. — En principe, la réception aura lieu dans les gares fixées pour la livraison et sur des emplacements qui seront indiqués au Fournisseur par les Agents locaux sur le vu d'une autorisation de dépôt régulière.

A leur arrivée dans ces gares, les traverses et bois d'appareils seront empilés

sur sous-traits par les soins du Fournisseur.

Après la réception, les traverses et bois d'appareils seront empilés sur des emplacement réservés à cet effet en tas disposés suivant les indications de l'Agent réceptionnaire, par essence, série ou type, si le chargement n'a pas lieu aussitôt.

Article 6. — Pièces rebutées. — Lorsque les opérations de réception auront lieu dans une gare de la S.N.C.F., le Fournisseur devra, aussitôt après achèvement de réception du lot présenté, enlever les pièces rebutées.

Sur la demande du Fournisseur, et si la gare dispose d'un terrain libre suffisant, l'enlèvement des rebuts pourra être différé jusqu'à un délai maximum de 15 jours.

Passé ce délai et sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable, le dépôt sera de plein droit frappé d'une pénalité calculée pour chaque journée en plus à raison de dix centimes (0 fr. 10) par traverse ou dix francs (10 fr.) par m^s de bois d'appareils.

Il demeure d'ailleurs entendu que la S.N.C.F. pourra exiger à toute époque

l'enlèvement des rebuts.

Le Fournisseur s'engage à ne présenter aucune réclamation et déclare exonérer la S.N.C.F. de toute responsabilité à raison des incendies, pertes, déchets, avaries ou tous autres accidents, quelle qu'en soit la cause, qui surviendraient à ses rebuts, aussi bien pendant la durée du dépôt gratuit que pendant celle du dépôt taxé.

Lorsque les opérations de réception ont lieu en tous autres lieux que les précités, le Fournisseur garantit la S.N.C.F. contre tout recours pour frais d'occupation de

terrains, magasinage, etc...

Article 7. — Conditions de prix. — Les prix indiqués à la soumission et à la lettre de commande s'entendent pour traverses et bois d'appareils réceptionnés, puis livrés dans les conditions fixées aux articles 3 et 6 précédents.

Tous les frais de transport aux lieux de réception et de livraison, de manutention, de réception et d'empilage et tous autres accessoires, sont à la charge du

Fournisseur.

En outre, ce dernier garantit la S.N.C.F. contre tout recours pour usure ou dégradation aux routes et chemins de toutes catégories, y compris ceux des forêts domaniales ou autres.

Lorsque les traverses et bois d'appareils réceptionnés dans une gare auront été empilés et si la S.N.C.F. demande le chargement au Fournisseur, cette opération donnera lieu au paiement d'un supplément dont le taux sera indiqué à la commande.

- Article 8. **Retards dans les livraisons. Résiliation à l'expiration des délais de livraison.** Si les livraisons ne sont pas terminées à l'expiration des délais fixés à l'article 2, la S.N.C.F. se réserve le droit :
- l° De proroger le délai de livraison d'une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux mois, et de retenir alors au Fournisseur, à titre de pénalité pour retard à la livraison, 2 % par traverse ou m³ de bois d'appareils livré en retard.
- 2° De résilier le marché pour les quantités restant à livrer, soit à l'expiration du délai fixé à l'article 2, soit à l'expiration du délai prorogé si une prorogation a été accordée, et de retenir alors au Fournisseur, à titre d'indemnité de résiliation, 5 % par traverse ou m³ de bois d'appareils non livré.

En outre, dans le cas où les prix consentis pour la campagne suivante seraient supérieurs à ceux portés à la soumission non exécutée, l'indemnité précitée serait augmentée d'une valeur égale à la différence desdits prix.

Etant entendu que ces 2 et 5 % et l'indemnité supplémentaire seront, pour les traverses, appliqués, pour chaque essence, au prix de la traverse 2° série, quelles

que soient les séries de traverses livrées en retard ou non livrées.

La S.N.C.F. se réserve le droit d'exercer, le cas échéant, toutes poursuites pour le paiement de ces indemnités.

- 3° De ne plus convoquer à l'avenir, les Fournisseurs qui n'auront rien livré.
- Article 9. Autres cas de résiliation. Cas de force majeure. En outre du cas de résiliation prévu à l'article 8 ci-dessus, la S.N.C.F. se réserve le droit de prononcer la résiliation de tout ou partie de la commande :
 - 1º Dans le cas de fraudes reconnues au cours des livraisons;
 - 2º Dans le cas de décès du Fournisseur, de liquidation judiciaire ou de faillite.

Dans les cas suivants qui seront considérés comme de force majeure — inondation ou incendie de chantier de débitage ou d'abatage, accident grave à la machinerie —, une modification aux dates de livraison ou une réduction correspondante de la fourniture pourra être demandée par le Fournisseur si, toutefois, ce dernier a bien signalé par lettre recommandée, dans un délai maximum de 15 jours, le cas intervenu.

Article 10. — Retenues de garanties. - Enregistrement. — La S.N.C.F., pour se garantir de la bonne exécution de la fourniture, se réserve le droit d'effectuer des retenues sur les factures ou mandats.

Les retenues de garantie seront faites comme il est indiqué à l'article 12 ci-après. Elles ne seront pas productives d'intérêts. Elles seront remboursées sur la dernière facture ou le dernier mandat, déduction faite, le cas échéant, des indemnités prévues à l'article 8.

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge du Fournisseur.

Article 11. — **Comptabilité.** — Chaque réception de traverses ou bois d'appareils fait l'objet de l'établissement de procès-verbaux de réception signés contradictoirement par l'Agent réceptionnaire et le Fournisseur ou son représentant.

Ces procès-verbaux servent de base au règlement de la fourniture.

Un exemplaire est remis ou envoyé ultérieurement au Fournisseur. Cet exemplaire sera joint aux factures que le Fournisseur adressera à la S.N.C.F.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central des Installations fixes

Fournitures de traverses en bois durs type Standard

Vtm 632 - B 12 - 22

2^{ème} Lettre de Consultation

Ortobre dernier

Paris, le 17 Novembre 1938.

M_____

J'ai l'honneur de vous informer que la Société Nationale des Chemins de Fer Français se propose d'acquérir des traverses en **chêne** et en **hêtre** au cours de la prochaine campagne de production.

CONDITIONS DE LA FOURNITURE. — L'exécution de cette fourniture sera soumise aux conditions indiquées dans le Cahier des Charges N° 506 pour la fabrication des traverses blanches en chêne et en hêtre indigènes type standard pour voie normale (en date du 30 août 1938) et dans le Cahier des Conditions particulières applicables à la fourniture des traverses blanches en chêne et en hêtre indigènes type standard pour voie normale (en date du 30 août 1938), étant entendu que, par dérogation au premier alinéa de l'article 12 de ce dernier document, et pour cette campagne seulement, les paiements de fournitures seront effectués à 30 jours de la date d'arrivée des traverses dans les établissements destinataires, sans escompte.

Un exemplaire de chacun de ces deux Cahiers était annexé à la première lettre de consultation. En outre, les fournitures de traverses en hêtre seront soumises aux prescriptions de la note complémentaire au Cahier des Charges jointe à ce dernier.

EPOQUE DES LIVRAISONS. — Les livraisons devront s'échelonner :

pour le chêne : du 1^{er} décembre 1938 au 31 octobre 1939;
 pour le hêtre : du 1^{er} décembre 1938 au 30 juin 1939.

LIEUX DE RECEPTION. — La réception des traverses sera effectuée dans nos gares, sur des emplacements désignés par le Service local; toutefois, par dérogation à l'article 5 du Cahier des Conditions particulières visé dans la présente lettre de consultation, la réception des traverses en chêne pourra avoir lieu dans des scieries fixes à la demande du Fournisseur. Dans ce cas, le transport aller et retour de l'Agent réceptionnaire de la S.N.C.F. depuis la gare desservant la scierie jusqu'à cette scierie sera assuré par les soins et aux frais du Fournisseur.

PROPORTIONS DE TRAVERSES DE CHAQUE SERIE. — La fourniture devra comporter dans chaque essence :

— un minimum de 70 % de traverses de 1^{re} série;

— un maximum de 3 % de traverses de 3° série.

PRIX. — Sur la lettre d'offres (imprimée sur papier mauve) jointe à la présente lettre de consultation, le Fournisseur indiquera :

— pour chaque essence et pour la première série, les prix unitaires, qui seront des multiples de 25 centimes;

— pour l'ensemble des trois séries, les quantités offertes.

Les prix proposés ne seront retenus pour examen que s'ils sont inférieurs ou égaux aux prix limites indiqués plus loin pour les traverses qui seraient livrées dans chacune des deux zones A et B définies ci-après : (1)

Zone A, comprenant les départements suivants :

Ain, Aisne, Allier, Ardennes, Aube, Calvados, Cher, Côte-d'Or, Doubs, Eure, Eure-et-Loir, Isère, Jura, Loire, Loir-et-Cher, Manche, Marne, Haute-Marne, Mayenne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Nièvre, Nord, Oise, Orne, Pas-de-Calais, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Rhône, Haute-Saône, Saône-et-Loire, Sarthe,

(1) Les offres pourront comprendre plusieurs quantités à des prix différents.

Savoie, Haute-Savoie, Seine, Seine-Inférieure, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Somme, Territoire de Belfort, Vosges, Yonne.

Les prix limites dans cette zone sont fixés à :

Zone B, comprenant les départements suivants :

Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Ardèche, Ariège, Aude, Aveyron, Bouches-du-Rhône, Cantal, Charente, Charente-Inférieure, Corrèze, Côtes-du-Nord, Creuse, Dordogne, Drôme, Finistère. Gard, Haute-Garonne, Gers, Gironde, Hérault, Ille-et-Vilaine, Indre, Indre-et-Loire, Landes, Haute-Loire, Loire-Inférieure, Lot, Lot-et-Garonne, Lozère, Maine-et-Loire, Morbihan, Puy-de-Dôme, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Deux-Sèvres, Tarn, Tarn-et-Garonne, Var, Vaucluse, Vendée, Vienne, Haute-Vienne,

Les prix limites dans cette zone sont fixés à :

La position de la S.N.C.F. au regard de la taxe à la production étant celle de « Consommateur », les prix proposés comprendront inclusivement la taxe au paiement de laquelle vous étiez assujetti à la date du 20 Novembre 1938.

Ces prix s'entendront pour traverses rendues dans nos gares suivant les stipulations de l'article 7

du Cahier des Conditions particulières.

Le chargement sur wagon sera obligatoirement effectué par vos soins dans un délai de 8 jours à dater de la réception; ce délai écoulé, la réception ne sera plus considérée comme définitive et les traverses pourront faire l'objet d'une nouvelle réception au chantier destinataire à vos frais. Pour l'opération de chargement, il vous sera payé cinquante centimes par traverse chargée quelle que soit l'essence ou la série.

RAJUSTEMENT DES PRIX EN FONCTION DE LA TAXE A LA PRODUCTION. - Si, après le 20 Novembre 1938 et jusqu'à l'expiration du délai normal d'exécution de la fourniture, la taxe à la production de 9 % incluse dans les prix retenus venait à être modifiée, ces prix seraient ajustés pour tenir compte des répercussions de cette modification.

REVISION DES PRIX. — a) Les prix sont fermes et non révisables pour :

1/3 de la quantité totale des traverses en chêne prévue à la commande:

1/2 de la quantité totale des traverses en hêtre prévue à la commande.

et pour les quantités de traverses en chêne et en hêtre réceptionnées en plus de ces fractions, au 31 mars 1939.

b) Formule de révision. — En dehors du motif ci-dessus de rajustement des prix, les formules indiquées ci-après permettront éventuellement une révision des prix fixés à la commande :

Formules concernant la variation éventuelle du prix de la traverse en chêne.
$$V = P_o \times \frac{40}{100} \times \frac{I_1 - I_o}{I_o} \quad (1)$$

$$V = P_o \times \frac{40}{100} \times \frac{I_2 - I_1}{I_1} \quad (2)$$
Formule concernant la variation éventuelle du prix de la traverse en hêtre.
$$V = P_o \times \frac{45}{100} \times \frac{I_1 - I_o}{I_0} \quad (3)$$

Dans ces formules:

V = Variation du prix:

Po = Prix de la traverse fixé à la commande;

I_o = Indice pondéré des prix de détail de 34 articles de ménage, à Paris, pour le mois d'octobre 1938:

 l_1 = Même indice pour le mois de mars 1939; l_2 = Même indice pour le mois de juin 1939.

Les indices seront extraits du « Bulletin de la Statistique générale de la France ».

CONDITIONS D'APPLICATION DE LA FORMULE. — Si, au 1" avril, chacune des variations de prix V, calculées suivant la formule n° 1 pour le chêne et la formule n° 3 pour le hêtre, dépassent de 5 % les prix fixés à la commande, ces prix seront révisés en plus ou en mois d'une somme égale aux 9/10° des valeurs de V.

Les nouveaux prix seront appliqués :

— au deuxième tiers de la quantité totale de traverses en chêne prévue à la commande:

- aux quantités de traverses en hêtre restant à livrer,

et aux quantités de traverses en chêne réceptionnées au 30 juin 1938 en plus de la fraction ci-dessus prévue.

Si, au 1er juillet, la variation de prix V calculée suivant la formule n° 2 pour le chêne dépasse de 5 % les prix payés pour la période du 1° avril au 30 juin, ces prix seront révisés en plus ou en moins comme ci-dessus.

Les nouveaux prix seront appliqués aux quantités de traverses en chêne restant à livrer.

Toutefois, si aux dates des les avril et 1er juillet 1939, la fourniture des quantités fixées, par 1/3 pour le chêne et par 1/2 pour le hêtre, n'était pas effectuée, les quantités manquantes ne pourraient bénéficier d'un nouveau prix révisé en hausse; elles seraient au contraire passibles de l'application d'un nouveau prix révisé en baisse.

En cas de révision de prix, les nouveaux prix seront notifiés aux Fournisseurs.

DATE LIMITE DE REMISE DES OFFRES. — Si vous désirez prendre part à cette fourniture, vous aurez à retourner sous enveloppe ci-jointe, à l'adresse suivante, la lettre d'offres ci-annexée, après l'avoir remplie et signée :

> Monsieur le Directeur du Service Central des INSTALLATIONS FIXES. Société Nationale des Chemins de Fer, 42, rue de Châteaudun, à PARIS (IX.)

Elle devra être remplie bien lisiblement et spécifier SEPAREMENT les quantités offertes en chêne d'une part, et en hêtre d'autre part, avec, pour chacune de ces essences, les prix correspondant à la première série seulement.

Les lettres d'offres qui ne seront pas remplies convenablement, qui seraient conditionnelles ou

comporteraient des réserves, ne pourront être prises en considération.

En outre, je vous serais obligé de bien vou oir indiquer si possible, au verso de cette lettre, les

renseignements complémentaires suivants :

1° Détail par article et par inspection des coupes domaniales ou communales ou autres soumises au régime forestier, ainsi que l'emplacement des coupes de bois particulières, dans lesquelles vous vous proposez de fabriquer les traverses que vous offrez;

2° Emplacement de votre scierie fixe ou mobile s'il v a lieu.

Les offres devront être parvenues à destination avant le 25 novembre 1938 à midi et être valables jusqu'au 20 décembre 1938.

La S.N.C.F. fait toutes réserves sur la suite qui pourra être donnée aux offres parvenues après cette date.

La S.N.C.F. se réserve le droit de donner aux offres reçues la suite qui convient le mieux à ses intérêts, dans la limite de l'importance et de la répartition de ses besoins.

Nous vous ferons connaître dès que possible la suite donnée à vos propositions.

Veuillez agréer, M., l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur du Service Central des Installations Fixes: A. PORCHEZ.

NOTA IMPORTANT. - Les offres reçues comme suite à ma lettre de consultation du 29 Octobre 1938 seront considérées comme nulles.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central
des
Installations fixes

Paris, le 19

Décembre 1938

Fournitures de traverses en bois durs type Standard

Commande N°

Conformément aux indications de notre lettre de consultation N° $\frac{V_{tm} - B \cdot 12 - 22}{17}$ en date du 17 Novembre 1938, et comme suite à votre offre, j'ai l'honneur de vous faire connaître

que nous vous passons commande pour la fourniture de traverses :

	do	diquées d'apris permethont éventuelleme
n HÊTRE	do do	pour la traverse de l'e série.
	do un ellaminova no	Formulas concernant la variation
(C)	do do	lengty de attaverse et xuad

CONDITIONS DE LA FOURNITURE. — L'exécution de cette fourniture sera soumise aux conditions indiquées dans le Cahier des Charges N° 506 pour la fabrication des traverses blanches en chêne et en hêtre indigènes type standard pour voie normale (en date du 30 août 1938) et dans le Cahier des Conditions particulières applicables à la fourniture des traverses blanches en chêne et en hêtre indigènes type standard pour voie normale (en date du 30 août 1938), étant entendu que, par dérogation au premier alinéa de l'article 12 de ce dernier document, les paiements de fournitures seront effectués à 30 jours de la date d'arrivée des traverses dans les établissements destinataires, sans escompte.

Un exemplaire de chacun de ces deux Cahiers était annexé à la première lettre de consultation.

En outre, les fournitures de traverses en hêtre seront soumises aux prescriptions de la note complémentaire au Cahier des Charges jointe à ce dernier.

EPOQUE DES LIVRAISONS. — Les livraisons devront s'échelonner :

— pour le chêne : du 1° décembre 1938 au 31 octobre 1939;

— pour le hêtre : du 1° décembre 1938 au 30 juin 1939.

LIEUX DE RECEPTION. — La réception des traverses sera effectuée dans nos gares, sur des emplacements désignés par le Service local; toutefois, par dérogation à l'article 5 du Cahier des Conditions particulières visé dans la présente lettre de consultation, la réception des traverses en chêne pourra avoir lieu dans des scieries fixes à la demande du Fournisseur. Dans ce cas, le transport aller et retour de l'Agent réceptionnaire de la S.N.C.F. depuis la gare desservant la scierie jusqu'à cette scierie sera assuré par les soins et aux frais du Fournisseur.

PROPORTIONS DE TRAVERSES DE CHAQUE SERIE. — La fourniture devra comporter dans chaque essence :

- un minimum de 70 % de traverses de 1^{re} série;
- un maximum de 3 % de traverses de 3º série.

La position de la S.N.C.F. au regard de la taxe à la production étant celle de « Consommateur », les prix ci-dessus comprennent inclusivement la taxe au paiement de laquelle vous étiez assujetti à la date du 20 Novembre 1938.

Ces prix s'entendent pour traverses rendues dans nos gares suivant les stipulations de l'article 7 du Cahier des Conditions particulières.

Le chargement sur wagon sera obligatoirement effectué par vos soins dans un délai de 8 jours à dater de la réception; ce délai écoulé, la réception ne sera plus considérée comme définitive et les traverses pourront faire l'objet d'une nouvelle réception au chantier destinataire à vos frais. Pour l'opération de chargement, il vous sera payé cinquante centimes par traverse chargée quelle que soit l'essence ou la série.

RAJUSTEMENT DES PRIX EN FONCTION DE LA TAXE A LA PRODUCTION. — Si, après le 20 Novembre 1938 et jusqu'à l'expiration du délai normal d'exécution de la fourniture, la taxe à la production de 9 % incluse dans les prix venait à être modifiée, ces prix seraient ajustés pour tenir compte des répercussions de cette modification.

REVISION DES PRIX. — a) Les prix sont fermes et non révisables pour :

- 1/3 de la quantité totale des traverses en chêne prévue à la commande;
- 1/2 de la quantité totale des traverses en hêtre prévue à la commande, et pour les quantités de traverses en chêne et en hêtre réceptionnées en plus de ces fractions, au 31 mars 1939.
- b) Formule de révision. En dehors du motif ci-dessus de rajustement en fonction de la taxe indiquées ci-après permettront éventuellement une révision des prix.

Formules concernant la variation éventuelle du prix de la traverse en chêne.
$$V = P_o \times \frac{40}{100} \times \frac{I_1 - I_o}{I_o} (1)$$

$$V = P_o \times \frac{40}{100} \times \frac{I_2 - I_1}{I_1} (2)$$
Formule concernant la variation éventuelle du prix de la traverse en hêtre.
$$V = P_o \times \frac{45}{100} \times \frac{I_1 - I_o}{I_0} (3)$$

Dans ces formules :

V = Variation du prix;

P_o = Prix de la traverse fixé à la commande;

I_o = Indice pondéré des prix de détail de 34 articles de ménage, à Paris, pour le mois d'octobre 1938;

 $l_1 = M$ ême indice pour le mois de mars 1939;

l₂ = Même indice pour le mois de juin 1939.

Les indices seront extraits du « Bulletin de la Statistique générale de la France ».

CONDITIONS D'APPLICATION DE LA FORMULE. — Si, au 1° avril, chacune des variations de prix V, calculées suivant la formule n° 1 pour le chêne et la formule n° 3 pour le hêtre, dépassent de 5 % les prix fixés à la commande, ces prix seront révisés en plus ou en mois d'une somme égale aux 9/10° des valeurs de V.

Les nouveaux prix seront appliqués :

- au deuxième tiers de la quantité totale de traverses en chêne prévue à la commande;

- aux quantités de traverses en hêtre restant à livrer,

et aux quantités de traverses en chêne réceptionnées au 30 juin 1938 en plus de la fraction ci-dessus prévue.

Si, au 1° juillet, la variation de prix V calculée suivant la formule n° 2 pour le chêne dépasse de 5 % les prix payés pour la période du 1° avril au 30 juin, ces prix seront révisés en plus ou en moins comme ci-dessus.

Les nouveaux prix seront appliqués aux quantités de traverses en chêne restant à livrer.

Toutefois, si aux dates des l'ar avril et l'é juillet 1939, la fourniture des quantités fixées, par 1/3 pour le chêne et par 1/2 pour le hêtre, n'était pas effectuée, les quantités manquantes ne pourraient bénéficier d'un nouveau prix révisé en hausse; elles seraient au contraire passibles de l'application d'un nouveau prix révisé en baisse.

En cas de révision de prix, les nouveaux prix seront notifiés aux Fournisseurs.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION. — Je vous prie de bien vouloir nous retourner revêtu de votre signature, l'accusé de réception joint à la présente commande.

Société NATIONALE

INSTRUCTION GÉNÉRALE Nº 49

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 15 Octobre 1938

COL.

Nm 72

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU CONTROLE A LA LIVRAISON ET DU CONTROLE DE LA PRÉPARATION DES TRAVERSES. DES PIÈCES DE BOIS POUR APPAREILS DE VOIE ET DES LONGRINES

La présente Instruction Générale a pour but de définir l'organisation et le fonctionnement du contrôle à la livraison et du contrôle de la préparation des traverses, des pièces de bois d'appareils de voie et des longrines.

Article 1er .- Attributions.

Les attributions du contrôle sont :

1º) Au cours de la livraison:

- la vérification des conditions d'abatage et de débitage ;
- le classement des bois :
- la réception proprement dite ;
- le respect des délais de livraison.

2º) Au cours de la préparation :

- la surveillance de l'application des prescriptions des cahiers des charges, spécifications techniques et conditions particulières des commandes:
 - a) pendant la dessiccation.
 - b) au cours des opérations de sabotage, perçage, consolidation et imprégnation.

Article 2. — Rattachement du Contrôle à la Subdivision des Etudes du Matériel fixe de la voie. - Rôle du Scrvice Central des Installations fixes.

Le contrôle est assuré par la Subdivision des Études du Matériel fixe de la Voie (Service V. B. de la Région de l'Est) sous la direction du Service Central des Installations Fixes.

Les correspondances se font uniquement avec le Service Central, sauf pour les questions de détail et les demandes de renseignements qui peuvent être l'objet de communications directes avec les Régions.

Article 3. — Détail de l'organisation et du fonctionnement du Contrôle de réception et de préparation des bois sous rails.

Le contrôle est assuré par des Agents réceptionnaires.

Les Agents réceptionnaires établissent :

- a) les procès-verbaux de réception et rapports concernant toutes les opérations contrôlées par eux ;
- b) des rapports succincts relatifs aux anomalies et incidents constatés;
- c) s'il y a lieu, les pièces nécessaires à l'expédition des matériaux contrôlés.

En principe, les procès-verbaux et rapports sont communiqués pour examen au Service Central des Installations Fixes.

Les documents nécessaires aux opérations comptables sont adressés directement aux Régions.

Article 4. — Entrée en vigueur des prescriptions de la présente Instruction.

Les prescriptions de la présente Instruction entreront en vigueur le 1^{er} Décembre 1938.

Certaines modalités de détail, ainsi que la répartition et le regroupement du personnel des Services Régionaux à la Région de l'Est seront réglés ultérieurement par des instructions particulières.

Pour le Directeur Général:

LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL
DES INSTALLATIONS FIXES,

A. PORCHEZ.

19

, le

Société Nationale des Chemins de fer Français

Reg. Comm. Seine Nº 276.4488

Ordre	Nº		

Service Central des Installations Fixes

Nom et Adresse du Fournisseur:

P.V.nº

A remettre par l'Agent Réceptionnaire au Fournisseur.

Procès - Verbal de Réception de Traverses

Mod. 1. F. 41	Chef	de Chantie	7 0		AC1 7820
Désignation des m	natériaux reçus	Quantités	Prix de l'unité	Montants	Observations
Traverses Standard (Chêne et Acacia) Traverses Standard (Hêtre et Charme)	1 ere Série 2 e. Série 3 e. Série 1 ere Série 2 e. Série 3 e. Série 3 e. Série				
Traverses en pin maritime	1° Catégorie	,	· · · · · · ·		Empreinte du marteau du Fournisseur,
Frais de réception et de l'Agent Réceptionnaire (Marteau N°		Тс	otal:		le Fournisseur,

Service Central des Installations Fixes

Société Nationale des Chemins de fer Français

0	rd	re	N	9
~			w	

Reg. Comm. Seine Nº 276.4488

Procès - Verbal de Réception de Traverses

P.V.nº

Titulaire de la Command	le Nº	du	
Je, soussigné,	A	gent réceptionnaire de la S.N	I.C.F., reconnais avoir reçu le
en gare de	(Commun	ne d Dépt) les traverses détaillées ci-après à exp
à M	C	hef de Chantier à	
Désignation des me	atériaux reçus	Quantités	Observations
Traverses Standard (Chêne et Acacia) Traverses Standard (Hêtre et Charme) Traverses en pin maritime	1ère Série 2º Série 3º Série 1ère Série 2º Série 3º Série 1ère Catégorie 2º Jº		Empreinte du martea du Fournisseur,
<i>l'Agent Réceptionnaire</i> (Morteau N°	Total de la S.N.C.F.,	:	

Matériaux arrivés au Chantier de

Service Central des Installations Fixes

Société Nationale des Chemins de fer Français

Ordre Nº

Reg. Comm. Seine Nº 276.4488

P.V.nº

Procès - Verbal de Réception de Traverses

Je, soussigné,	Agen	t réceptionnaire de	e la S.N.C.F., reconnais avoir reçu le
en gare de à M Mod. I. F. 41	(Commune d	de Chantier à	Dép ^t les traverses détaillées ci-après à expédie
Désignation des m	atériaux reçus	Quantités	Observations
Traverses Standard (Chêne et Acacia) Traverses Standard (Hêtre et Charme)	1ère Série 2º Série 3º Série 1ère Série 2º Série 3º Série		
Traverses en pin maritime	(1ère Catégorie 2º dº Total :		Empreinte du marteau du Fournisseur,

Matériaux	arrivés	au	Chantier	
'e	le			19

3

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONTROLE DES RÉCEPTIONS

ITINÉRAIE				Marteau 19	N°
JOURS ET DATES de la SEMAINE	Heures du début de la RÉCEPTION	LOCALITÉS	FOURNISSEURS	MATÉRIAUX à RECEVOIR	QUANTITÉS
L					***************************************
M					
M					
J			-		
V					
S					
D					

Réceptions ajournées

Observations

relatives aux réceptions faites du au

Materiaux reçus Numéros Des Commandes Tournisseurs Lieux de Livraison Observations Désignation Quantités Cubes

Société Kationale des Contrôle des Réceptions	O Chemino de fer Français Annare 11 Tom de l'Agent
de 19 Réce,	Rebdomadaire Tumero du markau ptions ant la semaine
Fu et tranomio:	au19 Ale
Indemnités pour Voyages faits	Menues Dépenses
Jours Rumeroset Heures Trademonite et Jours Orains Trademonite et Jours Jan Jandemonite et Jan	mbres animes et transmes animes et transmes et transme

Olepart Retour Water S Ď Totaux

Moivro et			1 00 4						Trav	eroeo	Stani	Pard				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		Graveroes en pin maritime			Mat	érian	x dive	vo
vates de la	Lieux de Livraison	Tournisseurs	Chantier	e	hêne et	acac	ia		Hitre		1	Charme			Orme									
semaine			destinataire	1ª Série	2ª Sirie	3ª Série	Rebut	1ª Série	2º Série	3º Série	1º Serie	2º Série	3ª Série	1º Série	2º Serie	3º Série	Rebuts	1º Ci4	2º Cie	Rebuts	Reguo	Relinto	Reçus	Rebui
Dle																			J. H.	11 = 174				
Die	/	da IXM da l		TAYN.																				
							100																	
Lle																								
	*																							
1	1									4														
M le																								
						N. HELLIN																		
								7																
Mle																								
1																		,						
																			A.S.					
J le								0																
J te					888																			
(
									1															
V le																								
s le																								
								Y																
							1										-			-		_		
			Totaux																					
			Courtes																					

REGLEMENT DES ACHATS DE TRAVERSES (3 exemples)

I - Etablissements GIRAUD-VISSOL à Chabanais (Charente)-Région Sud-Ouest)

:verses	de réception du P.V.	d'arrivée au chantier	tion au Ser- vice des Bois	:bilité de : la Voie	: Date de :trecismission :à la Compta- :bilité Gle	: paiement
(38) (34)	537	; 3 février	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			vers IO mars
881 472 168 1.059 3 465 267 727	:I6 février :27 février :I4 mars :30 mars :30 mars :I4 avril :I3 avril		:27 février : 8 mars :24 wars : 8 avril : 8 avril :24 avril :25 avril	2 mars 9 mars	:I3 mars :20 mars : 4 avril :26 avril :26 avril : 9 mai	- IO mars - I7 mars - 23 mars - 8 avril - 30 avril - 30 avril - I3 mai - I3 mai

2°- M. ARTAUD, à Jauldes (Charente)- (Région Sud-Ouest)

:verses	: :réc : du	de eption P.V.	: d	l'a c	au hantier	: réc : S : de		:à :b	Date d'enve la Compta- ilité de la Voie	trer: àla:bil	smissi Compt ité Gl	ion ta- le	p	aie		
: 84	:23 :23 :28 :28 :27 :27 :16	février février avril	:::::::::::::::::::::::::::::::::::::::	3 6 8 8 10 10 88	mars mars mai mai mai mai juin	: I0 : 8 : I0 : I0 : I5 : I5 : 3	mars mars mai mai mai juillet	:I :I :I :I	0 mars 8 mars 5 mai 5 mai	:28 :28 :Ier :Ier :Ier	mars mars juin juin juin juin	in	ver - - - sta	3I 4 4 4 4 nce	mers juin juin juin juin	

3°- M. BONTEMS, à Clauson, Vosges (Région Est)

		: au			transmission	Date de paiement
: 35	: 24 avril	: 28 avril	: 29 avril	: 29 evril	30 mai	Ier juin
295	24 wril	: Ier mai	2 ແລ່	3 mai	Ier juin	3 juin
334	24 ovril	4 mai	5 mai	6 mai	Ier juin	3 juin
3 3	24 avril	4 mai	5 mai	: 6 mai	Ier juin	3 juin
280	7 mai	. 22 mai	. 23 mai	25 mai	25 juin	27 juin
243	7 mai	: 22 mai	: 23 mai	: 23 mai	25 juin	27 juin
300	27 juin	3 juillet	: 4 juillet	: 6 jaillet :	en inst	tance
220	27 juin	: 3 juillet	: 4 juillet	: 6 juillet	en inst	tance
176	: 27 juin	: 3 juillet	: 4 juillet	6 juillet	en i ns t	tance

S.N.C.F.

Service du Budget

RAPPORT SUR L'EXECUTION DES MARCHES EN COURS

Illème PARTIE

MARCHES DE BRIQUETTES

- SOMMAIRE-

1 - FURME ET PRESENTATION DES MARCHES	2
II - FOURNISSEURS	5
III - PRIX DE BASE	7
IV - CLAUSES CONTRACTUELLES SUSCEPTIBLES DE FAIRE VARIER LES PRIX	11
V - SURVEILLANCE DE L'EXECUTION DES MARCHES	17
VI - PRIMES ET PENALITES	21
VII - REGLEMENTS AUX FOURNISSEURS	24
VIII - FACTURATION DES BRIQUETTES AUX SERVICES CONSOMMATEURS.	25
CONCLUSION	27

- A N N E X E S -

- 1 Marchés de briquettes passés en 1939
 - 2 Détail des marchés par fournisseurs
- 3 Primes et pénalités

IIIème PARTIE

MARCHES DE BRIQUETTES

La consommation des briquettes, qui était déjà inférieure en 1938 à ce qu'elle était en 1937, tend encore à diminuer: la moyenne mensuelle a été de 160.774^{T} en 1937, 138.174^{T} en 1938, elle est de 125.306^{T} pour les 5 premiers mois de 1939.

Ce mouvement, lié en partie de 1937 à 1938 à la baisse du trafic, a également pour causes la coordination, l'extension de l'électrification et des services d'autorails, mais est dû aussi pour beaucoup aux mesures d'économies qui ont été prises. En effet, le Service de la Traction a créé des écoles de chauffe pour parfaire l'éducation de son personnel et a cherché à remplacer le plus possible dans les mélanges les charbons chers (briquettes en particulier) par des charbons moins coûteux et naturellement de qualité plus médiocre. Cette dernière mesure est d'ailleurs œnforme aux vues du Gouvernement qui désire faire absorber par la S.N.C.F. la plus grande quantité possible de tous les charbons français.

Depuis le début de 1939, il a été conclu 4 marchés de briquettes, dont le montant s'élève à environ 238 pour un million de tonnes; l'annexe n° I en donne le détail.

Il est prévu, en outre, qu'on commandera encore 540.000^T d'ici la fin de l'année.

Nous allons examiner successivement au cours de cette étude les principales caractéristiques de ces marchés et de leur exécution.

I - FORME ET PRESENTATION DES MARCHES

Les marchés de briquettes, comme tous les marchés de combustibles, sont négociés par le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés et plus spécialement par la Division des Combustibles.

En principe, les contrats sont passés par adjudications. En pratique, le principe de l'adjudication a subi un certain nombre d'atténuations qui résultent des deux causes suivantes :

- a) Politique gouvernementale française,
- b) Existence de groupements de producteurs.

a) Politique gouvernementale française :

Le Gouvernement français impose à la S.N.C.F. d'absorber, au maximum, compatible avec les nécessités techniques de la traction, la production disponible des Mines françaises. En outre, les importations sont réglementées par des accords internationaux; c'est ainsi que 49,5 % au minimum (1) des tonnages de toute nature importés doivent être anglais (accord franco-britannique de I934 revu fin I938) et que les accords de Naples nécessitent une importation minima de 240.000 tonnes de charbons sarrois.

b) Groupements de producteurs :

Le libre jeu de la concurrence est limité par l'existence de groupements de producteurs qui se concertent pour établir des prix uniques par qualité et par région charbonnière.

^{(1) -} Ce pourcentage s'entend pour l'ensemble des importations de charbons. En pratique, il est supérieur à 49,5 en ce qui concerne les Services Publics (Gaz : 60 % - S.N.C.F., plus de 50 %), qui doivent compenser l'insuffisance des commandes des particuliers en Angleterre.

Passation des marchés

C'est seulement en fonction de ces considérations générales qu'on peut examiner les conditions d'achat de la S.N.C.F.

Les contrats sont soumis à l'approbation du Conseil d'Administration, du Comité de Direction, du Directeur Général ou du
Directeur du Service A.C.M. suivant la nature (gré à gré ou adjudication) ou l'importance des marchés. Ils sont signés directement
par l'autorité compétente ou par délégation. Les marchés dont le
montant dépasse 400.000 frs sont également soumis à l'approbation
de la Commission des Marchés. Tous ceux que nous avons examinés lui
ont été communiqués.

Une réserve est à faire en ce qui concerne les fournitutes faites par les Houillères de la Chazotte qui appartiennent au Domaine Privé P.L.M. (1). Nous en reparlerons plus loin.

Concurrence ou gré à gré

a) L'appel à la concurrence est relativement peu fréquent. Citans le marché 7.258 passé avec un groupement de producteurs belges et un fournisseur hollandais, le I6 Mars 1939. Les charbonnages belges ont proposé, par l'intermédiaire de leur délégation, un

^{(1) -} Les conditions auxquelles les Houillères de la Chazotte facturaient la houille et les briquettes à la Compagnie P.L.M. et depuis le ler Janvier 1938, à la S.N.C.F., ont été fixées par la dépêche ministérielle du 9 Juillet 1928.

Ces conditions tiannent compte en particulier de l'amortissement à raison de I M. par an au maximum, d'un programme de travaux neufs d'environ IO M. La dépêche précisait que l'accord serait valable jusqu'à l'année incluse où l'amortissement des travaux serait achevé. A ce jour, 7 M. seulement ont été amortis et une lettre a été adressée par la S.N.C.F. le 3 Juillet dernier à M. le Ministre des T.P. pour lui demander si l'amortissement doit être poursuivi jusqu'à concurrence de IO M.

prix unique pour chaque bassin, fixé par l'Office belge des charbons. Après discussion, les Charbonnages belges et le fournisseur hollandais ont consenti des baisses importantes et le marché a pu être conclu.

- b) le marché de gré à gré est de beaucoup la forme la plus courante puisque c'est de cette manière que la S.N.C.F. traite avec les Mines et fabricants français. Nous en citerons deux exemples:
- I°) Un marché 7.262 passé avec les l'ines françaises, le 29 Mars 1939 (ce marché comprend toutes les sortes de charbons, y compris des briquettes). Les Mines françaises ont fait connaître à la Société Nationale la quantité de charbons de chaque catégorie qu'elle pourrait lui céder. La S.N.C.F. a rapproché les quantités proposées des demandes des Régions et un sérieux effort a permis d'absorber la presque totalité des disponibilités des Mines. Les négociations de ce marché ont été menées avec les représentants des grands centres miniers français.
- 2°) Marché n° 7.242 Passé avec les Fabricants d'agglomérés du Littoral, le I5 Mars 1939.

Les marchés de briquettes sont peu nombreux mais relativement importants; en ce qui concerne les Mines françaises, un seul marché englobe les commandes de toutes les natures de combustibles pour un semestre.

Ces marchés, traités avec quelques représentants de groupements de producteurs, font chacun l'objet de nombreux contrats liant spécialement chaque adhérent avec la S.N.C.T.

. . .

II - FOURNISSEURS

Nous donnons en annexe n° 2 la liste des fournisseurs et l'importance des commandes que la S.N.C.F. leur a déjà passées et compte encore leur passer pendant l'année 1939.

Les fournisseurs se répartissent ainsi :

I°) Mines du Nord et du Pas-de-Calais, représentées par le Comptoir d'Expansion des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

L'importance des commandes de briquettes passées avec ces Mines depuis le Ier Janvier 1939 a été de 295.450 tonnes, livrables pendant le premier semestre 1939. Le tonnage prévu pour le deuxième semestre est de 303.200 tonnes.

- 2°) Mines du Centre et du Midi, groupées en une Fédération des Comités régionaux des Houillères du Centre et du Midi. Ces mines ont fourni I98.200 tonnes de briquettes pendant le premier semestre I939 et fourniront environ 202.000 tonnes pendant le deuxième semestre.
- 3°) <u>Usine de Brassac et Mines de la Chazotte</u>. L'ex-Réseau P.L.M. gérait deux usines de fabrication de briquettes, l'une à Brassac (Puy de Dôme) et l'autre à la Chazotte (Loire). La première est maintenant propriété de la S.N.C.F. et gérée par elle; quant à la seconde, elle appartient au Domaine Privé P.L.M. La production annuelle de l'usine de Brassac est d'environ 60.000 tonnes et celle de l'Usine de la Chazotte est évaluée à I80.000 tonnes environ. La Région Sud-Est absorbe la production totale de ces deux usines.

. . . .

4°) Fabricants d'agglomérés de Houille du Littoral français. Ces fabricants exploitent des usines sur le Littoral de la Manche et de l'Océan et traitent avec de la main-d'oeuvre française des fines importées.

Il faut noter ici un membre dissident : la "Société Normande de Combustibles" qui a négocié directement avec la S.N.C.F. Nous verrons dans le chapitre suivant que ces prix sont plus bas que ceux du Comité.

Un marché de 210.000 tonnes, porté ensuite à 250.000 tonnes a été passé avec ces fabricants, y compris la "Société Normande", le 15 Mars 1939; leurs livraisons doivent s'échelonner jusqu'au 31 Décembre 1939.

5°) <u>Belgique</u> - Les mines belges dépendent pour l'exportation de l'Office belge des Charbons qui réglemente les prix.

Un marché de I2.400 tonnes livrables de Mars à Juin I939 a été passé en Mars dernier; on prévoit une nouvelle commande de 36.000 tonnes pour le deuxième semestre.

6°) Hollande - Nos fournisseurs habituels de Hollande sont les Charbonnages d'Oranje-Nassau.

Un marché de 3.600 à 6.000 tonnes de briquettes (1) a été passé en Mars dernier, livrable de Mars à Juin 1939.

7°) Angleterre - En Angleterre, il n'y a qu'un seul fabricant de briquettes : la "British Briquettes Ltd".

^{(1) -} Marché stipulant une quantité minimum et une quantité maximum.

Le dernier marché passé avec cette firme (nous le citerons pour mémoire) date du I8 Juillet I938 et s'élevait à I5.000 tonnes, livrables de Juillet à Décembre I938.

En résumé, la part de chaque catégorie de fournisseurs dans les commandes de 1939 ressort à :

- Mines du Nord et du Pas-de-Calais	
- Mines du Centre et du Midi	25,8 %
- Brassac	3,9 %
- La Chazotte	11,7 %
- Littoral	
- Belges et Hollandaises	
1 2	
Ensemble	TOO %

III - PRIX DE BASE

Le tableau ci-après indique les prix à la tonne (1.000 Kgs) (1 figurant sur les marchés de briquettes passés par la S.N.C.F. avec les différents fournisseurs Cepuis fin I937 :

^{(1) -} Sauf en ce qui concerne les marchés passés avec les fournisseurs anglais; ces marchés se traitent sur la base de la tonne anglaise de I.016 Kgs.

					- 8	3 -						11 11 11
J F M A M J J A S O N D	× 213, 25>	4 232, 75	237,75	242,75	232,75	235, 25	275,50 (1)	*- 255, *- *- *- *- *- *- *- *- *- *- *- *- *	K-246,X	124 fb = 211,50 ff rendu GIVET	9 fl 15= 208, ff - d° -	
J F M A M J J A S O N D	189; -< 205,50 -× 200; 65>	208,50 <	213,504 219,125 - 225,20	218,-<	208,500,20 214, * 220,20	211,<	258, 44	← 266,★— 247,-★— 260,★— 255,→ ← 269,★— 249,★— 262,★— 257,→ ← 274,→	Dissidente depuis 1939	213 ff (132 fb)	(10 florins	soit 182 45 f.o.b. ou 260 frs rendu à Bordeaux sur vagon
Fin 1937	189,	195,41	196,04	195,54	207,50	210,		258, — 264, — 269, —		273 ff	GIVET	24 Sh 11
Hourn's क्षेत्रक कर सम्बद्धा है के स्वतंत्र कर सम्बद्धा है के स्वतंत्र कर सम्बद्धा है के स्वतंत्र कर सम्बद्धा	Mines du Nord et du Pas- de-Calais	Blanzy	Roche-la-Mollère, Firmigny et Bessèges	Grand' Combe	Graissesmac, Albi, Champa:	Cie Gle Industrielle	Mines de la Chazotte	Fabricants (Nanchedu Littoral (Bordeaux	Sté Normande de Combusti- bles	Bassin Charleroi	Oranje-Nassau	Angleterre 24 Sh 11

(1). — Prix provisoire à rectifier en fin d'année après établissement du prix de revient définitif.

Les <u>différences de prix</u> mises en valeur par ce tableau peuvent s'expliquer ainsi :

- I°) L'augmentation des prix de 1938 à 1939 pour les Mines françaises provient des majorations accordées par les Pouvoirs publics en Novembre 1938;
- 2°) L'importante diminution de prix consentie par les fournisseurs belges et hollandais paraît résulter du désir qu'ont la Belgique et la Hollande de conquérir des "quotas" pour la constitution éventuelle d'un cartel international des charbons.

Il faut noter que l'Office belge des charbons fixe deux prix de briquettes, l'un pour le bassin de Charleroi (I42 frs belges la tonne), l'autre pour le bassin de Liége (I24 frs belges la tonne). L'écart de I8 frs belges qui existe entre ces deux prix est à peu près compensé par la différence des frais de transport entre ces bassins et la frontière belge (1).

3°) En 1939, les fournisseurs du Littoral, après une laborieuse discussion, ont consenti une réduction initiale de 2 frs
par tonne sur les prix des derniers marchés de 1938; cette
réduction a été portée à 4 frs à la suite d'une commande supplémentaire de 40,000 tonnes; les fournisseurs anglais chez qui

^{(1) -} I5,50 à 20 frs français la tonne du bassin de Charleroi à Givet; 44 à 45 frs français du bassin de Liége à Givet. A ces prix s'ajoutent également les frais de douane qui s'élèvent à environ IO frs français par tonne.

ils s'approvisionnent en fines n'ont plus d'intérêt à baisser encore leurs prix, étant donné le régime de faveur qui leur est appliqué dans nos importations de charbons.

4°) Les fournitures de briquettes sont effectuées par les Houillères de la Chazotte à un prix de cession qui est établi à la fin de chaque année.

Le prix de base, qui ressort à 258 frs 44 pour l'année I938, est égal au prix de revient des agglomérés majoré forfaitairement de IO % au titre de bénéfices industriels. Cette façon d'opérer est conforme au texte de la dépêche ministérielle du 9 Juillet I928. Un prix provisoire est appliqué aux livraisons en cours d'année; il est actuellement fixé à 275 frs 50.

5°) Enfin, le prix de revient de la production de l'usine de Brassac (ex-usine P.L.M. actuellement usine S.N.C.F.) est établi mensuellement. En 1939, ces prix ont été les suivants :

-	Janvier		٠			196,27
-	Février				i	202,94
-	Mars					197,87
-	Avril	,		•		I98,99
-	Mai					T98.95

Il y a lieu de noter que la main-d'oeuvre incorporée dans les prix de revient de cette usine ne comprend pas de charges patronales.

Les prix donnés dans le tableau ci-dessus - exception faite pour Brassac - sont des prix de base susceptibles d'être influencés

. . . .

au cours de l'exécution des contrats par des jeux de primes ou de pénalités, par des variations de change et de prix intérieurs.

Il en résulte que les prix moyens définitifs peuvent être sensiblement différents des prix initiaux ainsi que nous le constaterons plus loin au Chapitre VII.

IV - CLAUSES CONTRACTUELLES SUSCEPTIBLES DE FAIRE VARIER LES PRIX

Les marchés de briquettes sont soumis, d'une part aux conditions générales applicables aux fournitures de combustibles à la S.N.C.F. et, d'autre part, aux clauses d'un cahier des charges commun à toutes les Régions de la S.N.C.F. sauf à celle du Sud-Est, cette dernière n'opérant pas comme les autres en ce qui concerne la réception du combustible.

Nous devons signaler à ce sujet que le Service A.C.M. étudie actuellement un projet d'unification des cahiers des charges auxquels les fournisseurs devront se conformer, à moins de clauses contraires stipulées aux contrats

Les clauses contractuelles qui sont communes à toutes les Régions de la S.N.C.F., peuvent être classées en 4 catégories :

- lo- les clauses techniques,
- 2°- les clauses commerciales,
- 3°- les clauses économiques,
- 4°- les clauses de change.

1°) CLAUSES TECHNIQUES

A - la qualité est définie au cahier des charges qui fixe en cutre la teneur en cendres, en matières volatiles, en eau, ainsi que le pourcentage de cohésion. Ce cahier des charges a été rédigé initialement en vue des marchés à passer avec les Mines du Nord

. . . .

et du Pas-de-Calais, par contre les contrats passés avec les autres fourmisseurs contiennent des pourcentages différents ainsi qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

: Fournisseurs	Teneur en cendres	Teneur en matières volatiles		Pourcentage : de cohésion :
: Camier des Charges	8 à 8 I/2%	16 à 20 %	2 %	60 %
:Mines du Nord et du Pas-de-: : Calais: :Blanzy (Saône et Loire): :Roche la Molière(Loire)	9 %	I6 à 20 % 26 à 28 %	2 %	60 % 50 %
:Finainy (Loire):	8 %	I7 à I9 %	2 %	50 %
Grand Combe (Gard)	13 % 12 % 12 %) } } 16 ù 20 %		60 % :: 60 % :: 55 % :
:Compagnie Génétale Incus- :trielle(Carmaux-Tarn) :Mines de la Chazotte(Lcire)	I3 ramenéà 12 II %	.	2 %	60 %
:Fabricants du Littoral :Mines Belges : non cempris les Charbon-	10 % 9 %	I8 à 22 %	2 % 4 %	55 %
nages unis de l'Ouest deMonset Charbonnages du Hainaut	5 % 5 %	24 à 26 % 20 %	. 1	
:Oranje-Nessau	: 8 à 9 % : ucune con	: I7 à I8 % : dition, la marque d'origine faisar		50 %

B - au point de vue de la <u>quantité</u>, le "bon poids" d'usage entre Mines et S.N.C.F. (c'est une majoration gratuite) est fixé à 0,50 %, mais il est prévu dans certains contrats, en particulier avec les Mines belges et hollandaises des pourcentages supérieurs:

> I% pour la Belgique I,5% pour la Hollande,

afin de compenser les déchets de route.

2°) CLAUSES COMMERCIALES

Les prix de base peuvent varier suivant la quantité commandée et les conditions de livraison.

A - quantité commandée, (pendant une période donnée), citons par exemple le marché n°7242 passé avec les fabricants du Littoral.

Les prix seront diminués de l^f pour l'ensemble de la fourniture si sur notre demande le tonnage initial de 180.000 T. était porté à 200.000 T. et de 2 s'il atteignait 240.000 T.

Nous avons constaté qu'une commande supplémentaire de 40.000 T passée le 14 avril dernier a porté le tonnage du marché à 220.000 T et que les Fabricants d'agglomérés du Littoral ont accepté néanmoin la réduction de 2^f par tonne sur l'ensemble du marché.

B - livraisons.

En 1938, chaque Région a continué à passer des commandes pour son propre compte et les contrats se sont échelonnés sur des périod différentes. La Division des Combustibles ne traite l'ensemble des marchés de la S.N.C.F. que depuis le début de 1939. Elle s'est dem trouvée en présence de marchés en cours à échéances variables et n'a pas pu, en conséquence, traiter, pour 1939, tous les nouveaux marchés sur des périodes identiques. On cherche actuellement à unifier leurs durées.

Les marchés sont conclus pour des périodes assez longues (6 à 9 mois) avec clauses de révision de prix, les fournisseurs répugnant à traiter ferme même des marchés de courte durée.

En général les briquettes nous sont livrées par quantités mensuelles sensiblement constantes sur vagons au départ des mines ou des usines après réception par des agents S.N.C.F.

En ce qui concerne les importations, la réception est faite toujours sur vagons, soit aux gares frontières, (pour les mines belges : gares départ Société Nationale des Chamins de fer belges soit dans un port désigné. Il y a lieu toutefois de noter que, lors du dernier achat de briquettes effectué en Angleterre, la prise en charge par la S.N.C.F.a ou lieu f.o.b. Cardiff, c'est-à-dire que les briquettes ont été prises en charge par nous sur bateau au départ de Cardiff au vu du connaissement, le transport sous pavillon français étant obligatoire (décret du 30-10-35).

Enfin, la Région Sud-Est a continué jusqu'ici à suivre les errements de l'ex-Réseau P.L.M. It prend livraison des briquettes sur ses voies et aux endroits fixés par elle dans les contrats. La réorganisation de la réception des Combustibles est en cours et, pour le deuxième seméstre 1939, la région Sud-Est opérera comme les autres Régions de la S.N.C.F. en ce qui concerne la réception des charbons des Mines du Nord et du Pos-de-Calais.

c) - Rabais de zone

La couvernement obligeant actuellement la S.N.C.F. à absorber presque toutes les disponibilités des mines françaises, la S.N.C.F est conduite à expédier des quantités importantes de combustibles à des centres de consommation quelquefois éloignés des lieux de production.

Il en résulte un accroissement de frais que les Réseaux avaient fait valoir aux Mines du Nord et du Pas-de-Calais, afin d'obtenir des rabais suivant les zones de consommation.

Après discussion, les mines ont consenti un rabais de zone de $\mathbf{3^f}$ par tonne sur le tonnage excédant une consommation forfaitaire fixée aux tonnages suivants (Région Nord exceptée).

Région	Sud-	Es	t												100.000	Τ.
-	Sud-	Ou	e	st	5										80.000	Τ.
-	Oues	t													413.500	Τ.
_	Est		•			•	•	•	•	•	c	•	•	•	750.000	Τ.
														1	.343.500	Т.

Cette me sure a été étendue aux mines du Centre et du Midi qui font un rabais de 5 au-delà d'une consommation de 105.000 T. Ces rabais font l'objet de règlements annuels spéciaux.

3°) CLAUSES ECONOMIQUES

La révision des prix de base est généralement prévue dans les contrats pour tenir compte, d'une part, des variations de prix qui pourraient être autorisées par les pouvoirs publics, et d'autre part, des modifications que peuvent subir les barêmes de frêt ou les taxes et droits divers pendant la durée d'exécution des marchés.

4°) CLAUSES DE CHANGE

Ces clauses concernent des marchés passés avec l'étranger et certains marchés passés avec des fournisseurs français -les fabricants d'agglomérés du Littoral en particulier-.

Les marchés passés avec l'étranger sont chiffrés en monnaic nationale du pays fournisseur. Pour les fabricants d'agglomérés du littoral, les prix du marché sont fixés en fonction du fours de la Livre sterling, en raison de l'importation de fines anglaises.

Il a été prévu dans les contrats que les prix de base subiraient une varietion de 1 05 (I) par tenne pour chaque franc d'écart dans le cours de la Livre sterling par rapport à celui fixé dans le marché.

Le cours du change adopté pour un mois déterminé est égal à la moyenne des cours moyens cotés à la Bourse de Paris pondant le mois précédent.

La dernier cours de la Livre sterling ayant servi de base à la détermination des prix unitaires a été de I78 frs. Nous indiquons ci-dessous à quels cours ont été effectués les règlements mensuels aux Febricants du Littoral depuis Mars 1939 :

:::::::::::::::::::::::::::::::::::::::		:Lime Storling	Cours moyen de la Livre ster- ling des mois précédents	:à la tonne :	auxquels ont : été effectués :
:	Mars	i 178	176,99	251,-	249,94
:	Avril	I78	I76,85	251,-	249,80
:	Mai	I73	: 176,75	251,-	249,68
:	Juin	I78	: 176,73	251,-	249,67

⁽I) le prix du charbon entrant dans la fabrication d'une tenne de briquettes est actuellement de 254,4 deniers.

La livre sterling comprenant 240 deniers, il en résulte que pou chaque écart d'un point dans le cours de la Livre sterling, le prix d'une tonne de briquettes fabriquées avec du charbon anglais doit varier de I fr 06, arrondi à I fr 05.

V - SURVEILLANCE DE L' EXECUTION DES MARCHES

L'article 4 des conditions générales applicables aux fournitur de combustibles prévoit que :

"la S.N.C.F. a le droit de faire surveiller par ses agents la "provenance du combustible, les diverses préparations qu'il subit e "con chargement; le fournisseur est tenu de donner à ces agents tou "les renseignements et toutes les facilités nécessaires pour l'exer "cico de cette surveillance."

Jusqu'a la fin de 1932 chaque réseau déléguait ses propres agents réceptionnaires auprès des mines. Depuis août 1933 <u>la réception est confiée au Réseau sur lequel sont situées les mines, le centre de contrôle le plus important est situé à Douai. Les Inspecteurs et Contrôleurs dépendaient des Services de Combustibles de chacun des Réseaux auxquels les centres de contrôle étaient rattachés.</u>

Depuis le ler juillet 1939 l'ensemble des agents de contrôle est placé sous l'autorité de la Division des combustibles. L'effectif de ces agents est d'environ 350 dont une douzaine séjournent à l'étranger (Belgique et Ruhr).

La direction unique de tous les services de réception va entraîner la réforme complète de l'organisation Sud-Est dont nous avon déjà parlé plus haut. L'unification des méthodes de contrôle sera ainsi réalisée pour l'ensemble de la S.N.C.F. et les agents contrôleurs seront répartis en Inspections et districts do contrôle de combutibles.

Les agents de contrôle ont une double fonction : le contrôle et la répartition.

A) - Contrôle

Le contrôle s'exerce successivement au stade de la fabrication des briquettes, au moment de leur réception et enfin par épreuve, dans les centres de consommation.

Au cours de la <u>fabrication</u>, en vertu du chapitre II du cahier des charges, les agents S.N.C.F. ont le droit de surveiller, à l'intérieur des établissements des fournisseurs, le criblage, le lavage et la manipulation du charbon et surtout de s'assurer si les charbons employés ont un bon pouvoir agglutinant - les fournisseurs devant faciliter le travail de ces agents.

La <u>réception</u> des briquettes donne lieu à de multiples opérations. Les agents S.N.C.F. font en premier lieu une réception provisoire qui consiste à s'assurer des bonnes conditions de chargement des briquettes et à vérifier les quantités livrées, indiquées par les fournisseurs.

On assure ensuite la conformité des qualités des briquettes avec les qualités stipulées aux contrats.

Des primes et amendes et même le refus d'une livraison peuvent résulter de ces contrôles après lesquels a lieu la réception définitive.

En principe le <u>chargement</u> des briquettes est effectué en présent d'un agent réceptionnaire.

Le <u>pesage</u> a lieu sur vagons chargés à la sortie des établissements des fournisseurs, ceux-ci étant dans l'obligation de chauler la surface (pour éviter les vols) dès la constatation du poids d'un chargement. Seule, la Région Sud-Est effectue jusqu'à présent la

réception à l'arrivée dans ses établissements, le fournissour étant libre d'y assister ou de s'y faire représenter.

Afin d'examiner si la livraison est bien conforme à la qualité stipulée au contrat, des prises d'échantillons sont effectuées par les agents réceptionnaires pour essais et analyses.

Ces échantillons sont prélevés sur chaque lot de 200 à 400^T livrées après avis notifié par le réceptionnaire au fournisseur, celui-ci ayant le droit d'assister ou de se faire représenter à toutes les opérations de prélèvement.

Les échantillons sont constitués avec plusieurs prélèvements, effectués sur la fourniture journalière dans les vagons en chargement et ils sont ensuite placés dans trois boîtes.

La première est remise au fournisseur.

La deuxième est suivant le cas analysée sur place ou envoyée au laboratoire de la S.N.C.F., 4l boulevard de la Gare, à Paris (laboratoire ex-P.O.) (1), lequel détermine les teneurs en cendres et en matières volatiles ainsi que le pourcentage de cohésion. Les résultats de l'analyse font foi à priori.

La troisième boîte, scellée et signée des deux parties, est conservée par les agents réceptionnaires pendant 3 mois au maximum comme témoin pour être soumise en cas de contestation à une analyse contradictoire au laboratoire de la S.N.C.F. Le fournisseur est avisé au moins 48 heures à l'avance des date et heure de cette analyse; il peut y assister ou s'y faire représenter, mais son absence ou celle de son représentant ne peut retarder ni suspendre les opérations.

⁽¹⁾ Le laboratoire dépend du Service du Matériel.

Dans tous les cas les résultats de ces derniers essais sont définitifs.

Enfin un contrôle est exercé dans les lieux de consommation.

Il existe une équipe volante de contrôleurs chargés d'effectuer des prélèvements dans les stocks existants dans les dépôts et de comparer les analyses à celles faites lors des réceptions.

B - Répartition -

La Division des combustibles reçoit du Service de la Traction des indications sur les besoins de chaque centre de consommation et établit un zonage pour répartir les livraisons au mieux des intérêts de la S.N.C.F. en tenant compte des distances entre les lieux de réception et les dépôts.

Ces indications sont transmises aux agents réceptionnaires qui assurent l'approvisionnement des dépôts sauf pour la <u>Région Sud-Est</u> où la répartition est effectuée au centre de Villeneuve-St-Georges en ce qui concerne les charbons et briquettes provenant des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

Le Service de la Traction assure la gestion des parcs dans tous les établissements de la S.N.C.F. sauf ceux situés sur la Région Sud-Est. Dans cette région, en effet, c'est encore le Service des Combustibles rattaché à la Division des Combustibles du Service A.C.M. qui gère les parcs.

VI - PRIMES ET PENALITES

Les résultats des analyses sont transmis à la Division des Combustibles qui les compare aux données figurant au Cahier des charges et dans les contrats.

Suivant les différences constatées, quant à la teneur en condres en particulier, ces derniers prévoient en général :

- soit l'application de primes ou de pénalités ;
- soit même le refus de la livraison, s'il existe des différences sensibles.

Les primes et les pénalités prévues pour les divers fournisseur sont reprises a l'annexe no 3.

Le régime des livraisons imposé aux fournisseurs de la Région Nord est beaucoup plus strict que celui imposé par les autres Région (refus pur et simple de la livraison). Cela tient principalement à ce que la Région Nord s'adresse presque exclusivement aux Mines du Nord et du Pas-de-Calais qui fabriquent de bonnes briquettes de qualité constante.

La méthode Nord est en voie d'extension à toutes les Régions en ce qui concerne les marchés passés avec ces Mines; le régime sera étendu également aux fournisseurs belges et hollandais.

Cette extension aura pour résultat de supprimer les paiements de <u>primes</u>. Leur montant n'est pas très important en ce qui concerne les briquettes, le premier exemple ci-dessous le montrera, mais il atteint annuellement l^M de frs environ pour l'ensemble des fournitures de combustibles de toute nature.

. . . .

En examinant la fourniture relative au marché n° 7.262 du 29 mars 1939 passé avec les Mines d'Anzin et livrable de janvier à juin, nous avons relevé les primes suivantes :

- pour 6-300 tonnes Mirées à fin mai sur les 8.000 tonnes réservées à la Région Ouest 1.017,20
- pour 4.500 tonnes livrées à la même date sur les 5.500 tonnes réservées à la Région S.O. .. 4.697,60
- pour 10.508 tonnes livrées fin juin à la Région S.E. 10.197,62

Nous avons remarqué par contre que des primes ou des pénalités fort importantes résultaient de l'application des contrats passés avec certaines mines du Centre et du Midi.

C'est ainsi que pour la commande passée avec la Compagnie Générale Industrielle (marché 7.262 du 29-3-39) le montant des prime atteint au 31 mai 1939 : 162.715,49 pour 10.591 530 livrées pendant les cinq premiers mois de 1939 à la Région Sud-Ouest ; la prime moyenne ressortant ainsi à 15,36 par tonne et transformant le prix de base (235,25) en un prix moyen de 250,61).

Ces fortes primes résultent de l'écart entre la limite de la teneur en cendres prévue au contrat (12 %) et celle résultant des analyses (9 % en moyenne).

Par contre, si nous examinons la fourniture des Mines de Champagnac, toujours à la Région Sud-Ouest, nous constatons qu'une amende de 44.875,35 a été infligée a ces mines pour 2.727^T2 fournies du ler janvier à fin mai 1939, soit 16,44 de pénalité moyenne par

tonne, le prix de base étant ainsi ramené de 232,75 à 216,31. Les briquettes ont été livrées avec une teneur moyenne en cendres d'environ 15 %, le minimum fixé au contrat étant de 12 %.

D'autre part, nous avons constaté que les fournitures livrées par les fabricants du littoral et par les fournisseurs étrangers ne donnent généralement pas lieu à primes ou à pénalités importantes.

Enfin, à la Région Nord, nous avons relevé quelques <u>refus de</u> <u>livraison</u>, notamment pendant la semaine du 13 au 18 mars 1939 : le district du contrôle de Somain a en effet refusé deux livraisons faites par les Mines d'Aniche, l'une de 200 tonnes, le 15 mars et l'autre de 180 tonnes le 16 mars dernier, la teneur en cendres (9,3 et 9,5 %) étant supérieure au pourcentage maximum convenu de 9 %.

Les refus de livraison de briquettes sont moins fréquents que ceux der autres espèces de charbon, car la qualité des fines et des agglomérants est contrôlée par les agents S.N.C.F. au cours de la fabrication.

VII - REGLEMENTS AUX FOURNISSEURS

Les agents réceptionnaires envoient des <u>avis de livraison</u> à la Division des Combustibles qui les rapproche, d'une part des contrats afin de surveiller la cadence des livraisons, et d'autre part des factures des fournisseurs.

On établit à l'aide des résultats des analyses des moyennes mensuelles pondérées qui servent à déterminer la qualité moyenne des briquettes livrées. Après avoir reçu l'accord des fournisseurs la Division des Combustibles calcule les primes ou les pénalités et rectifie les factures en conséquence.

Colles-ci sont ensuite transmises avec le "bon à payer" aux comptabilités des Régions intéressées qui les contrôlent à l'aide des avis de réception émanant des Services consommateurs.

L'ordonnancement est effectué par les Services régionaux et les factures sont réglées par les soins des Services financiers.

Il est d'usage de payer les fournisseurs dans le courant du mois qui suit celui de la livraison.

Nous avons vérifié par épreuve plusieurs règlements tant à la Division des Combustibles que dans les Régions (Est, Nord et Sud-Est) où nous avons constaté la régularité des opérations.

Les règlements se font généralement par chèques ou virements postaux, quelques comptes-courants étant ouverts dans certaines Régions lorsque les fournitures de charbons se compensent avec des règlements de transport ou de services, notamment avec les

m nes du Nord et du Pas-de-Calais pour la Région Nord et les mines de la Chazotte pour la Région Sud-Est.

VIII - FACTURATION DES BRIQUETTES AUX SERVICES CONSOMMATEURS

OUEST:238,61 +16,39

L'ordonnancement des factures de combustibles par les Services régionaux présente l'inconvénient de faire ressortir des prix moyens différents d'une région à une autre, ce qui rend difficiles les comparaisons de prix de revient.

A titre d'exemple nous avons relevé les prix auxquels les Régions ont facturé les briquettes à leurs services en mai 1939. Région NORD: 225,50 + 9,50 de frais indirects de combustibles=235,------a°----=230.08 EST :217,75 +12,30 "SUD-EST : 232,50 +11,------d°-----=243.50

-----255.-226,41 + 12,98 253,89 + 12,98 245,34 + 12,98 "SUD-CUEST: mines françaises Littoral =266,87 belge =258.32

Le principe de détermination de ces prix est à peu près le même dans toutes les Régions; il consiste à incorporer aux stocks à fin de mois, les livraisons du mois suivant et à en tirer un prix de revient moyen. Nous avons pourtant constaté certaines particularités; au Sud-Est par exemple on déduit le bénéfice réalisé sur la vente de houille menue livrée à l'usine de la Chazotte (115.946 35 cn mai dernier); cette houille a été livrée au prix de 187,95 la tonne et son prix de revient ressortait à 170,03; pour 1938, le bénéfice total de ces ventes s'est élevé à : 1.394.144,41. Par contre, à la Région Nord, le prix moyen de

facturation est majoré: le prix moyen à la tonne ressortait en mai dernier à 220,85 et il a été facturé aux Services sur la base de 225,50. Enfin, à la Région Sud-Ouest, un prix moyen est établi par provenance et l'on facture actuellement les briquettes à trois prix différents.

CONCLUSION

L'étude des marchés de briquettes à laquelle nous nous sommes livrés n'appelle pas d'observations importantes de notre part, en ce qui concerne les marchés eux-mêmes. La Division des Combustibles du Service A.C.M. traite - depuis le début de 1939 seulement - tous les marchés de combustibles de la S.N.C.F. Elle est encore en période d'organisation, mais ses efforts dans le sens de l'unification et de la simplification des méthodes ont déjà porté des fruits:

- l° La discussion des marchés, quoique limitée par l'action des pouvoirs publics et l'existence de groupements de producteurs, a été particulièrement serrée en 1939 et des rabais importants ont pu être obtenus.
- 2° La réception du charbon dans les mines du Nord et du Pas de Calais sera maintenant assurée au départ des Mines.
- 3° Des négociations sont actuellement engagées avec les fournisseurs en vue de l'unification des cahiers des charges et en particulier des conditions de réception (régimes de primes et de pénalités à remplacer éventuellement par le refus pur et simple dans les marchés avec les mines du Nord et du Pas de Calais).

Enfin, nous avons pu constater que le stock de briquettes qui se maintenait aux environs de 400.000 tonnes au début de 1938 et représentait près de trois mois de consommation, s'est accru progressivement depuis cette époque et a atteint le 1^{er} juin 1939 plus de 530.000 tonnes pouvant couvrir ainsi la consommation de plus de quatre mois. Cette augmentation résulte, comme nous l'avons indiqué, des désirs du Gouvernement et de la diminution de la consommation.

Finnexe 17'2

Marchés	Fournisseurs	Hombre de tonnes		Duice	Tex de base	/	
		commandées		du Murché	à la tonne	présue	
7262	Mines du Nord et du Jas-de-Calais	131.000 T		-1ª Semestre 1939	213,25	27.935.750,_	
	anzin	124.000		_ d	213.25	26.443.000,_	
	Escarpelle Ostricourt	16.200		d°	213.25	3.454.650, - 4.958.062, 5	
	Ficoigne, Noeux & Orocourt	1.000		d°	213.25	213.250,_	
		295,450.				63.004.712,5	
	Dickissions Zeme Jenustic	303 200 T				"	
	Total prédu pour 1939	598.650 ^T	38,8%			it	
_d	-Blanzy	63.000 T		1" Jemestre 1939	232.75	14.663.250, -	
	Roche la molière et Firminy	9.000		_ (1" _	237.75	2.139.750,_	
	Bessèges Grand' Combe	12.000		d°	237.75	2.853.000, _ 14.535.000, _	
	Graissessac	16.500		_ u	232.75	3.840.375, _	
	Albi Champagne	22.500 3.200		d°	232.75 232.75	5. 236.875, _ 744.800, _	
	Cie gale Inclustrielle	12.000		d°	235.25	2. 823.000, _	
		198.200			ð	46.836.050,_	
	Icérisions 2º me Semestre	202.200 T				И	
	Total présu pour 1939	H00.H00 ^T	25,9%			и	
	Usine de la Région Sud-Est Brussac	60.000 T	3.9%	Troduction annuelle	200, engison	12. 000.000,_	
	Mines de la Chazotte				a a		
	(Domaine privé P.S.M.)	180.000 T	11,7%	_ d°	275.50	49.590.000,-	
1242	Fabricants d'Agglomères du littoral	332		- Table 1			
	I to de houilles Allmas, tieljeux, Graigola Thoumyre fils	55. 800 T 9. 150		1er Mars au 31 x bec 1939	251'et 253'	14.054.400, _ 2.296.650, _	
	Forms et Cie	6.450		d	251.	1.618.950,-	
	Ses Fils Charvet	25.300		d°	251. et 253	6.358.300, -	
	Les Fils Charget In galea la Côte de Grâce	19. 900 3. 050		d·	251. et 253 251	5.015.700, _ 765.550, _	
	Tolinière	2.200		d°	251	552.200, _	
	Ullainguillaume Lamy	9.650		d	251	2.422.150, -	
	Si Charbi du Calvados	2.650		d°	251	665.150, -	
	Elnion Ca Cherbourgeoise	5.800		d°	251	1.455.800, - 502.000, -	
	Muroesche et Cie	5. 900		d°	253	1.492.700,-	
	F. Le Brise In Armoricaine de Charbon?	5. 900 2. 950		d	253	1.492.700,-	
	Cie Charbonnière de l'Oucol	8.750		q	253	746.350, - 2.213.750, -	
	Blanzy Ouest	9.850		d°	253	2.492.050,-	
	Tosfell - Duffryn Tad Importation etc Churbons	6.100		d°	253 253	1.543.300, - 3.605.250, -	
	5. Cha Bordelaise de Houilles et aggé	14.700		d°	253	3.719.100,-	
	1	30.000		d·	244.	7.320.000,.	
	J'i Dormande de Combustibles						
	fri Dormande de Combustibles	250.000 T	16.2%			62.75H.200,_	
1258			16.2%		Prix Prix rendu	62.75H.200,_	
258	Mines belges ex hollandaises	250.000 T	16.2%		Prix Prix rendu de frontière buse Gizec	62.454.200,_	
258	Mines belges ex hollandaises Bornier	250.000 T	16.2%	I a mars au 30 juin 1939	de buse Girec Girec 212.	63.600,-	
258	Mines belges ex hollandaises	250.000 T 300 T -1.500 200	16.2%	1° mars au 30 juin 1939 — 0° — — 0° —	buse Giset	63.600,-	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bonnier Xasard Berister	300 T	16.2%	d°	de buse Gisec. 16 124 212. - 124 212.	63.600, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bonnier Kasard Ferister Bassin de Charleroi: Umarcour	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T	16.2%	d°	de fuse girec. 16 124 212. - 124 212. - 124 212. 68 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 424.000, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bonnier Kasard Berister Bassin de Charleroi:	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T	16.2%	d°	de buse Girec. 16 124 212. - 124 212. - 124 212.	63.600, - 318.000, - 42.400, - 424.000, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bonnier Kasard Berister Bassin de Charleroi: Umucceur Boubier	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T	16.2%	d° d°	de Guse Gisec Gisec Gisec Gisec Gisec Gisec Gisec Gisec Gisec 212. - 124 212. - 124 212. - 124 212. - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.400, - 63.450, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bonnier Kasard Berister Bassin de Charleroi: Umercour Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300	16.2%		de Guse Guser Guser Guser Guser Guser Guser Guser Guser Guser 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.400, - 63.450, - 186.900, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bonnier Kasard Berister Bassin de Charleroi: Umucoeur Boubier Charleroi	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300	16.2%		de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. - 124 212. - 124 212. - 124 212. - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 424.000, - 424.000, - 426.400, - 63.450, - 426-400, - 317.250, -	
258	Mines belges ex hollandaises nassin de Liège: Bonnier Kasard Herister Bassin de Charleroi: Umacour Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Heusics - Tommerood Mainbourg Mainbourg Mainbourg	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 4.000 1.500 500 1.200	16.2%		de Guse Gusec. 16 124 212. - 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 424.000, - 424.000, - 253.800, - 126.400, - 63.450, - 126.400, - 63.450, - 126.400, - 253.800, - 253.800, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bassin de Charleroi: Umucceur Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard Heusics - Tommerood Mambourg	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 300 600. 1.500 500	16.2%		de Guse Gusec. 16-124 212. - 124 212. - 124 212. 68-142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 126.400, - 63.450, - 63.450, - 126.400, - 253.800, - 1253.800, - 253.800, - 253.800, -	
258	Mines belges ex hollandaises nasin de Liège: Bonnier Kasard Herister Bassin de Charleroi: Umacour Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Heusics - Tommerood Mambourg Marismont - Buscoup Monteau - Fontaine Joirier Acssaix Leval Teronnes	300 T -1. 500 200 2.000.T 1. 200 T 600 300 4. 500 1. 200 1. 800 300 1. 500	16.2%	- d°	de Guse Guser Guser Guser Guser Guser Guser Guser Guser Guser 212. 16 124 212. - 124 212. - 124 212. 68 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.400, - 63.450, - 126.400, - 253.800, - 1253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, -	
258	Mines belges ex hollandaises Basin de Liège: Basin de Charleroi: Umucocur Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard Heusics - Tommerood Mambourg Marismont - Buscoup Montreau - Fontaine Joirier	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 4.00 4.500 4.800 300	16.2%	- d°	de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 126.900, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 253.800, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bassin de Charleroi: Umerceur Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard Heusies - Tommeroel Mambourg Mariemont - Buscoup Monteau - Fontaine Joirier Acssaix Leval Teronnes Sacré - Madame Frieu - Haysin	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 1.500 500 1.200 1.800 300 1.500 200	16.2%	- d°	de Guse Gusec [6 124 212. - 124 212. - 124 212. 68 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.400, - 63.450, - 137.250, - 253.800, -	
258	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bassin de Charleroi: Umerceur Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard Heusies - Fommeroel Mambourg Mariemont - Buscoup Monteau - Fontaine Joirier Ressaix Leval Feronnes Sacré - Madame	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 4.00 4.500 4.800 300 1.500 200 400	16.2%	- d°	de Guse Gusec [6 124 212. - 124 212. - 124 212. 68 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 186.900, - 253.800, - 253.	
258	Mines belges ex hollandaises Basin de Liège: Bassin de Charleroi: Umercour Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard Heusies - Tommerood Mambourg Marismont - Buscoup Monteau - Fontaine Joirier Ressaix Leval Teronnes Sacré - Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises:	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 4.500 500 1.200 1.800 300 1.500 200 400	16.2%	- d°	de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 126.900, - 317.250, - 253.800, - 253.800, - 253.800, - 380.700, - 42.300, -	
258	Mines belges ex hollandaises Basin de Liège: Bassin de Charleroi: Umercour Boubier Charleroi 110rd de Gelly Grimard Heusies - Tommerood Mambourg Marismont - Buscoup Monteau - Fontaine Joirier Ressaix Leval Teronnes Sacré - Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises:	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 4.500 4.500 4.800 300 1.500 4.00 1.500 200 400 1.000 T	16.2%	- d°	de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 186.900, - 253.800, - 253.	
258	Mines belges ex hollandaises Basin de Liège: Bonnier Kasard Berister Basin de Charleroi: Umercaur Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Heusies - Fommerood Mainbourg Mariemont - Bascoup Monteau - Fontaine Joirier Acssaix Leval Feronnes Sacré - Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises: Orange-Nussau	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 4.200 1.500 200 1.800 300 1.500 200 400 10.400 T	3.5%	- d°	de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 126.900, - 253.800, - 253.	
	Mines belges ex hollandaises namin de Liege: Bonnier Kasard Berister Bassin de Charleroi: Umercour Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Meusics - Tommeroel Mainbourg Mariemont - Hascoup Monteau - Fontaine Joirier Acssaix Leval Jeromes Sacré - Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises: Orange-Nussau	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 1.500 500 1.500 200 400 10.400 T 6.000 T 18.400 T		- d°	de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 105.750, - 253.800, - 253.800, - 380.700, - 42.300, - 42.300, - 84.600, - 2.894.600, - 3.871.600, -	
	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bassin de Charleroi: Umucaur Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Heusies- Tommeroel Mambourg Mariemont - Psuscoup Monteau - Tontaine Joirier Aessaix Leval Jeromes Sacré-Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises: Orange-Hussau	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 1.500 500 1.200 1.800 300 1.500 200 400 10.400 T 6.000 T 18.400 T	3.5 %	- d°	de Guse Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec Gusec 212. 16 124 212. - 124 212. 18 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 165.750, - 253.800, - 253.800, - 380.700, - 317.250, - 253.800, - 380.700, - 317.250, - 42.300, - 317.250, - 42.300, - 317.250, - 42.300, - 317.250, - 42.300, - 317.250,	
	Mines belges ex hollandaises namin de Liege: Bonnier Kasard Berister Bassin de Charleroi: Umercour Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Meusics - Tommeroel Mainbourg Mariemont - Hascoup Monteau - Fontaine Joirier Acssaix Leval Jeromes Sacré - Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises: Orange-Nussau	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 1.500 500 1.500 200 400 10.400 T 6.000 T 18.400 T	3.5 %	- d°	de Guse Gusec [6 124 212. - 124 212. - 124 212. - 124 212. 68 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 186.900, - 253.800, - 253.	
nsemt	Mines belges ex hollandaises Bassin de Liège: Bassin de Charleroi: Umucaur Boubier Charleroi Hord de Gelly Grimard Heusies- Tommeroel Mambourg Mariemont - Psuscoup Monteau - Tontaine Joirier Aessaix Leval Jeromes Sacré-Madame Frieu - Haysin Mines hollandaises: Orange-Hussau	250.000 T 300 T 1.500 200 2.000.T 1.200 T 600 300 1.500 500 1.200 1.800 300 1.500 200 400 10.400 T 6.000 T 18.400 T	3.5 %	- d°	de Guse Gusec [6 124 212. - 124 212. - 124 212. - 124 212. 68 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50 - 142 211.50	63.600, - 318.000, - 42.400, - 42.400, - 424.000, - 253.800, - 126.900, - 63.450, - 105.750, - 253.800, - 253.800, - 380.700, - 42.300, - 42.300, - 84.600, - 2.894.600, - 3.871.600, -	

Annexe 111

ark ,

-

Nº du dosice	Objet	Fournisseurs	Montant total	Montant des commandes de briquettes compuses clans les marchés	Bature du marché	compris	nate d' approbation par i'autorité compétente	Deite d'agis fagorable de la Commission des Marchés	Dette des contents	Ligenesons	Tuinents	Observations
7262	Achat de charbons de toutes catégories dux Mines françaises	Comploir d'expansion commerciale des Mines du Nord ce du I. de Culsis Fectération des Comités région des Comités région du Milleres du Centre et du Mille		63.004.712,50	ele gié à gré	38	Conscil et delministration to 15 mars 1939	16 mais 1439	25 mars 1939	ligraisons mensuelles sensiblement- égales et langier à juin	cans le mois qui suit la présentation etc la facture.	Jour approsisionmer la 5.13. C.F. en charbon en 1934 on a du tenir compte de la nécessité de faire appet dans la plus large mesure possible aux ressources nectionales. Les mines ont offert sur le 1º somestre 1939 3.345.900 tomes centre 2.848.460 tonnes sur le 2º somestre 1938 et la 5té Bationale a pu en absorber 3.134.450 tonnes en réchisant les importations du 10° semestre de 420.000 tonnes.
72112		Cometé central etes fabricants d'ayylomérés Le roccitte da letteral français. Jé Domande ete comoustiones. (2000 - Visiones)	53.032.000.	53.032.000.	de get å gré	21	Conseil et Administration Le 15 mars 1939	-16 mars 1989	15 mai 1939	201	clans les 20 jours misant la remise cles fuctures.	L'aboriouses négotiations. In a traité pour y mois ete manière à assurer aux fabricants eta léttoral une actifié régulière aussi longue que possible.
	Comme suite et la SDCF, un tomage su le 15 ascit 1939, ce qui pez compte tenu el sur rubais des tissuisons.	te le montant total ele	oTa elé commande	62 75H. 200.								
7258	Achat de briquettes et eribris en Belgique et en Hotlande	Fournisseurs telges pur l'intermédicire ue l'Office telge eles charbons et Fournisseur hollambie pur : Charbonraiges it Crunge-Russeur.	5. 525. 745. (3. 404.800 fb)		appet à la consumer de signification	17	Directeur da Jeegice A.C.M. en mars 1:139	-1 C maxs 1959	16 mars 17jsg	sensiblement evales rue romars au so ain	etrannine chous de courine du mois qui suit releu etr la disraison.	
		mines de la Chroselle (Chomana Prisi Petert), commune Prisi Petert), promodelle enginone (150 actual); 275°, 50	cco Tele tellos	49.590.000.	Dipietje ministere	ielle etu z	feithet 1928	"	"	d mesur. etc la fubriculion	en comple courant	

Tournisseura	Tencur en eau	Teneur en condres	Teneur en matières	Toureculage de cobésion	Actacets etc liseaison
Mines du Nord et	1°)	Pour la Région Moi	to refus is la lis	russon nest	
	2")	etulies Régions; sa			
	3°) j	Jame: 1,5 % par tonne et par pomi inferieux au % minimum Schalete . 2 % Egion Sud-Est Jime: 2,5 % Jenulula: 2,5 %	I am an	Séncleté : 1% de la Saleur des fournitures resurdées pur jour de resard	
Mines da Centre a		Jume: 2% par Jume: 2% par Jenuliti: 2% de 12 à 14% 3% de 14 à 16% 4% ou refus à > 16% Région Sud ESE: Jume: 2,5% Jenuliti: 2,5%		<i>l</i> •	
Mines de la Chazotte			ar point \$ 11%		
Fabricants du Littocal	réduction du poids ou retenue sur facture. (sa région sud-ist prend poids net)	> 22% de matieres		Somalite: 0,50 par t. et par contième entre 50 a 55% Refus ou acceptation wee rabuis de 0.50 entre 40 a 50% ec de 1. au dessous de 40%	Jenney - 1 man 1 m
Mines belges		1,50 belyes pur tonne pur 1% on + ou en — viu 7e fixe			
Mines hollandaises		0,20 florin par tonne et par 1% (8% ar) i 9%			
Forenisseur anglaris		fouls the many	en et le variafieur	u origina jene jei	