SOS LH 278/8
615h
(19h5, h7)

6154

V. D. 2323 : Construction de 21.000 wagons au moyen de produits sidérurgiques importés d'Amérique

Financement, par la S.N.C.F., des sommes nécessaires à l'achat en Amérique (U.S.A.) des produits sidérurgiques destinés) la construction de 12.000 wagons (Avance au "Groupe français" substitué à l'Impex)

C.A. 3. 9.47 28 - VI

P Pons → 1945

Financement par la S.N.C.F. des sommes nécessaires à l'achat en Amérique des produits sidérurgiques - destinés à la construction de 12.000 wagons (Avance au "Groupe français" substitué à l'Impex

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration

du 3 septembre 1947

QUESTION VI - Financement de l'achat, en Amérique, de produits sidérurgiques destinés à la construction, en France, de 12.000 wagons.

M. LEMAIRE rappelle que le projet de construction en France de 21.000 wagons à l'aide de produits sidérurgiques importés d'Amérique, - que le Conseil a approuvé dans sa séance du 19 décembre 1945 - s'est trouvé réduit, faute de crédits suffisants, à la construction de 12.000 wagons, les produits nécessaires étant fournis exclusivement par les Etats-Unis par l'intermédiaire de l'Impex qui passait les commandes et assurait leur financement.

Mais l'Impex n'intervient plus, depuis le 31 juillet 1947, dans les achats aux Etats-Unis et l'organisme qui lui est substitué pour l'opération dont il s'agit, le "Groupe français pour fourniture de matériel de chemins de fer à l'étranger", constitué par le Groupement syndical des Constructeurs, doit effectuer avant le ler octobre aux fournisseurs américains le payement d'acomptes évalués à 1.500.000 dollars. S'il a reçu du Ministère de l'Economie Nationale l'autorisation d'acheter ces 1.500.000 dollars, il n'a pu obtenir des banques les crédits nécessaires pour en régler la contre-valeur et il demande à la S.N.C.F. d'assurer le financement de cette opération.

Etant donné la nécessité d'effectuer les payements au fur et à mesure des livraisons américaines et l'intérêt certain qu'il y a à tout mettre en oeuvre pour éviter un retard à la passation des commandes aux Etats-Unis, il est proposé, sans attendre l'approbation des marchés avec les constructeurs français - marchés qui seront d'ailleurs soumis incessamment au Conseil - d'autoriser la S.N.C.F. à avancer au "Groupe français" les sommes nécessaires pour le règlement des payements à faire d'ici le ler octobre jusqu'à concurrence de la somme de 1.500.000 dollars, soit 180 M. de francs.

M. LE PRESIDENT tient à compléter l'exposé que M. le Directeur Général vient de faire. Du point de vue technique, cette opération ne peut manquer de recueillir l'adhésion du Conseil. Du point de vue financier, tant que le règlement des commandes françaises aux Etats-Unis était assuré par l'Impex, aucune question ne se posait. Mais l'Impex a cessé son activité à dater du ler août. Par ailleurs, suivant ses règles habituelles, la S.N.C.F. n'accorde pas de facilités à ses fournisseurs avant que les matières premières ne soient approvisionnées chez ces derniers. Mais d'un autre côté, les constructeurs français qui reçoivent des fournitures américaines doivent se plier aux usages américains et régler les fournisseurs américains, partie à la commande, partie à la sortie d'usine. Ils se trouvent ainsi dans l'obligation de faire face immédiatement à la sortie de fonds en francs français qui correspondent aux règlements en dollars à faire aux industriels américains.

Eu égard à l'importance des sommes en jeu et au décalage, relativement grand, entre l'époque des règlements en Amérique et

celle de la constatation des matières correspondantes rendues dans les usines françaises, les constructeurs français ont fait savoir qu'ils se trouvaient dans l'impossibilité d'assurer le financement de leurs propres commandes et ils ont réclamé le concours de la S.N.C.F.

Ce concours, la S.N.C.F. ne peut pas le refuser, d'une part, parce qu'elle sera appelée, de toutes façons, à supporter, directement ou indirectement, les charges du financement en cause et, d'autre part, parce que, moyennant certaines précautions, elle est en droit d'espérer, de son intervention, une appréciable réduction du prix de revient du matériel commandé.

C'est pourquoi il convient, sans attendre l'approbation des marchés de construction qui, ainsi que M. le Directeur Général l'a indiqué, seront soumis prochainement au Conseil, d'avancer les sommes nécessaires aux constructeurs français pour les règlements à opérer en dollars d'ici le 1er octobre et qui sont évaluées en francs français à 180 M.

M. le Président ajoute que le montant global des règlements aux fournisseurs américains est de l'ordre de 20 millions de dollars. Si l'on retire de ce montant une somme de 3 millions de dollars déjà réglée par l'Impex et que les constructeurs français n'auront à lui rembourser qu'ultérieurement, ainsi qu'une somme de 6 millions de dollars qui ne sera réglée par les constructeurs au Groupement d'importation des produits sidérurgiques qu'après réception dans les usines françaises, on peut chiffrer à 11 M. de dollars le montant des règlements directs à opérer par les constructeurs français aux fournisseurs américains et pour le financement desquels le concours de la S.N.C.F. est demandé. Il est prévu que les règlements s'échelonneront, de façon à peu près régulière, de septembre 1947 à mars 1948, la réception des matières dans les usines françaises s'échelonnant elle-même de février à juin 1948, de telle sorte que l'avance de fonds de la S.N.C.F., d'un montant global de l'ordre de 1.300 M., partant de 0 à l'origine, passerait par un montant maximum de l'ordre de 900 millions en janvier 1948, pour retomber à 0 en juin 1948.

Après de laborieuses négociations avec des établissements financiers qui lui imposaient des conditions trop onéreuses, la S.N.C.F. s'est arrêtée à la formule suivante qui a l'avantage de dégager la trésorerie courante et de réduire au minimum le montant des agios à sa charge :

Sur justifications fournies par les constructeurs, la S.N.C.F. avancerait à ceux-ci le montant des sommes en francs français correspondant à l'achat des dollars nécessaires au règlement des fournisseurs américains. La S.N.C.F. serait garantie de ses avances par la remise de traites à trois mois, éventuellement renouvelables jusqu'à ce que, dans les conditions habituelles, des acomptes contractuels aient pu être liquidés au profit des constructeurs sur constatation des approvisionnements dans les usines françaises. A ce moment, les traites du premier type seraient remplacées par des traites à trois mois du type normal, tirées par les constructeurs et acceptées par la S.N.C.F. dans les conditions habituelles.

La S.N.C.F. se réserverait, bien entendu, la possibilité de remettre à l'escompte les traites tirées sur les constructeurs qu'elle détiendrait en Portefeuille.

Cette formule ne soulève pas d'objection de la part des constructeurs officieusement consultés. D'autre part, il a été confirmé par la Direction Générale de l'Escompte à la Banque de France que l'escompte des traites tirées par la S.N.C.F. ne donnerait lieu qu'à la commission d'endos d'usage (0,60 % l'an), à l'exclusion de la commission d'acceptation, le taux de l'escompte appliqué étant, par ailleurs, de 2 1/4 %.

Ces dispositions seraient immédiatement applicables à l'avance de 180 M. puis ultérieurement reprises dans les projets de marchés qui seraient soumis au Conseil.

M. TOURNEMAINE, sans s'opposer à l'adoption de la formule proposée étant donné les besoins du Chemin de fer, estime que la S.N.C.F. aurait peut-être pu traiter directement avec les industriels américains et français de façon à éviter l'intervention, toujours onéreuse, d'intermédiaires.

Il s'élève, par ailleurs, contre la pratique qui consiste à obliger un acheteur notoirement solvable comme la S.N.C.F. à payer ses achats, partie à la commande, partie à la sortie des usines, et à lui refuser le moindre délai.

M. LE PRESIDENT répond que, les fournisseurs français ayant vis-à-vis de la S.N.C.F. l'entière responsabilité du matériel qu'ils doivent lui livrer, il est normal, puisque ce sont eux qui auront à usiner les matières premières fournies par les américains, de leur laisser également la responsabilité de la qualité de ces matières premières.

D'autre part, il est d'usage commercial courant, aux Etats-Unis, de verser des acomptes à la commande.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises et autorise notamment, dans les conditions qui lui ont été exposées et à concurrence de 1.500.000 dollars, soit 180 M. de francs, le financement par la S.N.C.F. des règlements à opérer d'ici le 1er octobre.

S.N.C.F.

Service Technique
du Matériel
et de la Traction

M. Thuillier

RAPPORT A MESSIEURS LES MEMBRES
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU SUJET DE LA CONSTRUCTION, en FRANCE, DE 12.000 WAGONS, MOYENNANT L'UTILISATION DE PRODUITS SIDERURGIQUES IMPORTES D'AMERIQUE

Le Conseil d'Administration avait bien voulu approuver dans sa séance du 19 décembre 1945 un projet relatif à la construction en France de 21.000 wagons, moyennant l'utilisation de produits sidérurgiques importés d'Amérique.

Il s'agissait de produits à acquérir aux U.S.A. pour 12.000 wagons, et au Canada pour les 9.000 autres. Les négociations en vue de leur importation avaient été entreprises sur l'initiative de la Production Industrielle, en considération d'une part, de l'importance des besoins de la S.N.C.F., et d'autre part, de l'intérêt vital qui s'attachait à remettre rapidement en pleine activité les usines nationales de constructions, activité gravement entravée comme l'on sait par l'insuffisance de production de la Sidérurgie française.

Les négociations menées par la Mission de la P.I. en Amérique ont été en fait extrêmement laborieuses, et par ailleurs, faute de crédits, il a fallu renoncer aux acquisitions prévues au Canada.

Ce n'est qu'au printemps de 1947, que le marché des U.S.A. s'est montré favorable à la commande des produits destinés à la construction de 12.000 wagons (8.000 couverts et 4.000 tombereaux) et par DM-MR 41-3/MT 1087 du 1er Avril 1947 et MR 41-3/MT 1365 du 4 juin 1947, le Ministre a définitivement approuvé l'opération envisagée pour ces 12.000 wagons.

La mise au point des modalités des projets de marché à conclure entre la S.N.C.F. et les constructeurs est en cours entre nos services et le Groupement Syndical des Constructeurs, mais, sans attendre cette mise au point, il a été jugé nécessaire de profiter des possibilités favorables du marché américain pour passer les commandes aux U.S.A. sans délai.

Cette procédure était alors rendue possible par le fait que le financement des commandes aux U.S.A. se trouvait assuré par l'IMPEX jusqu'à l'arrivée des approvisionnements en France et qu'ainsi, aucune facture ne devait être présentée aux constructeurs, et par suite à la S.N.C.F., avant l'époque de ces livraisons, les marchés devant être conclus entre temps.

.....

Mais depuis le 31 juillet, l'IMPEX n'intervient plus dans les achats aux U.S.A., et les constructeurs se trouvent dans l'obligation de se substituer à lui pour passer les commandes et assurer les paiements.

Les conséquences de cette nouvelle situation sont les suivantes:

Le Groupement Syndical des constructeurs a constitué, à la demande du Ministère de l'Economie Nationale, un organisme commercial chargé de l'importation des produits dont il s'agit, sous la forme d'un département nouveau au "Groupe français pour fourniture de Matériel de Chemins de fer à l'Etranger", qui est une Société anonyme à responsabilité limitée, jusqu'alors spécialisée à l'exportation.

C'est donc ce "Groupe français" qui se trouve désormais en relation, par son bureau de Washington, avec les fournisseurs américains.

Rappelons que les fournitures nécessaires correspondent à une autorisation d'importation de 20 M. de dollars, et se subdivisent en deux catégories:

1°) les produits sidérurgiques, pour 6 M. de dollars;

2°) les produits finis et produits divers, pour 14 M. de dollars.

Les premiers sont achetés et financés par le Groupement d'Importation des Produits Sidérurgiques (G.I.P.S.) qui les facturera, à leur arrivée en France, aux prix intérieurs français.

En ce qui concerne les autres produits, un certain nombre de commandes ont déjà été passées par l'IMPEX, mais le "Groupe Français" aura à payer les factures au moment des livraisons aux U.S.A. pour la plus grande part (1), et à assurer leur acheminement.

Or, d'une part, les constructeurs n'ont pas la possibilité de faire appel au crédit de la Caisse des Marchés, tant que les contrats ne sont pas conclus - et le retard apporté à leur conclusion par la recherche des conditions financières optima à y inclure ne permettra de présenter ces contrats au Conseil que dans sa séance du 24 septembre (2) - et d'autre part, les conditions mêmes du marché américain impliquent des paiements à la commande dans la plupart des cas.

De plus, certaines livraisons doivent être faites avant le 1er octobre et devront être payées, par conséquent, avant la notification des marchés de construction.

.....

---

(1) En fait l'IMPEX a déjà payé, avant le 1er août, environ 3 M. de dollars.

(2) Le projet de marché (dont les clauses financières restent à mettre au point) est annexé à la présente note.

En prévision de ces paiements, le "Groupe français" a demandé au Ministère de l'Economie Nationale, qui la lui a accordée, l'autorisation d'acheter 1.500.000 dollars, représentant le montant approximatif des sommes qui seraient à payer aux U.S.A. jusqu'au 1er octobre, et n'ayant pu obtenir des banques les crédits nécessaires pour régler à l'Office des Changes la contre valeur des 1.500.000 dollars, il a demandé à la S.N.C.F. d'assurer elle-même le financement de cette opération.

Indépendamment de la nécessité d'assurer, sans délai, les paiements au fur et à mesure des livraisons, il y a un intérêt certain à tout mettre en oeuvre pour éviter un retard à la passation des commandes aux U.S.A. En effet, les négociations déjà très avancées permettent d'escompter des livraisons rapides et partant, la construction des premiers wagons à partir de janvier 1948, tandis qu'un arrêt dans la conclusion des contrats risque d'entraîner à la fois une hausse de prix et une augmentation des délais de livraison.

C'est pourquoi, il est demandé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir autoriser, sans attendre l'approbation des marchés de construction, le financement par les soins de la S.N.C.F. des sommes nécessaires au Groupe français pour le règlement des dollars au fur et à mesure des paiements à faire d'ici le 1er octobre, jusqu'à concurrence de la somme de 1.500.000 dollars, soit 180.000.000 francs.

14 AOÛ 1947

Le Chef du Service

Signé: PARMANTIER

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

SERVICE TECHNIQUE DU MATERIEL ET DE LA TRACTION

Les alinéas marqués d'un trait ondulé seront revus au point après mise au point des clauses financières

M A R C H E

pour la fourniture de ____ wagons ____ série ____

Entre les soussignés :

- la Société Nationale des Chemins de fer français, dont le siège social est à PARIS, 88 Rue St-Lazare (9ème), ci-après dénommée "la S.N.C.F.";

d'une part,

(Raison sociale et adresse exactes du constructeur)

ci-après dénommé "le constructeur"

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE I

Le constructeur s'engage à fournir à la S.N.C.F., qui accepte :

____ (____) wagons ____ série ____

suivant diagramme n° ____

ARTICLE II

CONDITIONS GENERALES

Ce matériel sera construit dans les ateliers du constructeur situés à ____ en utilisant certains approvisionnements importés des USA comme il est dit ci-après.

Il sera conforme aux indications :

- de la notice descriptive faisant l'objet de l'annexe I au présent marché;
- de la collection des dessins remis au constructeur par la S.N.C.F.;
- des dessins complémentaires établis éventuellement par le constructeur et approuvés par la S.N.C.F., à l'occasion de la construction du dit matériel.

.....

Les wagons seront construits, présentés en réception, livrés et payés dans les conditions stipulées par les documents généraux ci-après, sous réserve, d'une part, que les mots :"le Réseau, les Grands Réseaux Français, l'O.C.E.M., l'Office", y seront remplacés partout où ils figurent, par "la S.N.C.F." et, d'autre part, que les conditions stipulées par ces documents ne soient pas en contradiction avec des conditions particulières prescrites pour la présente fourniture, auquel cas les conditions particulières feront foi :

- Cahier des Clauses et Conditions Générales pour la construction du matériel moteur et du matériel roulant (Edition du 8 décembre 1936 et modificatif à l'édition du 8 décembre 1936 - tirage d'avril 1937);
- Clauses et délais de garantie unifiés (tirage de septembre 1936);
- Spécifications techniques et Cahiers des Charges de la S.N.C.F., tels qu'ils étaient en vigueur à la date de remise des offres;
- Normes homologuées NF et NCF et fiches d'instructions S.N.C.F.

Toutefois, si le constructeur ne peut obtenir que les approvisionnements importés des U.S.A. répondent aux conditions des spécifications et Cahiers des Charges de la S.N.C.F., les dits approvisionnements seront acceptés par cette dernière, s'ils satisfont aux dispositions des Spécifications et Normes standard de l'Association of American Railroads, Division du Matériel.

ARTICLE III

PROVENANCE DES APPROVISIONNEMENTS

Les matières, pièces et appareils énumérés au bordereau faisant l'objet de l'annexe II au présent marché, seront approvisionnés aux U.S.A. dans les conditions fixées à l'article VI.

Les autres approvisionnements nécessaires à la construction du matériel seront d'origine française. Les approvisionnements de cette catégorie, définis par l'annexe III au présent marché, seront effectués par le constructeur lui-même.

ARTICLE IV

DOCUMENTATION A FOURNIR PAR LE CONSTRUCTEUR

Dans un délai maximum de six mois après livraison de la première unité, le constructeur fournira à la S.N.C.F. sous forme de contre-clichés les documents qui

.....

seront nécessaires à celles-ci pour compléter sa documentation concernant le matériel qui fait l'objet du marché et notamment :

- la collection des dessins complémentaires qu'il aura établis, le cas échéant;
- la nomenclature complète des pièces mentionnant le poids de chacune d'elles.

ARTICLE V

LIVRAISONS

Le matériel complet, peint et prêt à être mis en service, sera livré au départ de l'usine du constructeur. On retiendra, pour date de livraison, la date de la demande d'expédition formulée par le constructeur auprès de la gare S.N.C.F. desservant son usine, après délivrance de l'autorisation d'expédier par le représentant de la Division du Contrôle des Fabrications de la S.N.C.F.

Les livraisons seront effectuées dans les conditions ci-après :

_____ (_____) wagons, au plus tard à la fin du ____ème mois à partir de la notification du marché.

_____ (_____) wagons par mois ensuite.

ARTICLE VI

PRIX DE BASE

Le prix unitaire de base, taxes comprises, est composé de deux parties :

P'o correspondant aux dépenses d'approvisionnements importés des U.S.A.;

P"o correspondant aux autres dépenses ainsi qu'à la marge pour aléas et bénéfice ;

$$Po = P'o + P"o.$$

A - Dépenses d'approvisionnements importés

Le constructeur est autorisé à confier toutes les opérations de négociations, achat, contrôle, expédition, transport, douane, transit jusqu'aux usines du constructeur, relatives aux approvisionnements à importer des U.S.A., au "Groupe français pour fourniture de matériel de Chemins de fer", Société à responsabilité limitée et capital variable dont le siège social est à PARIS,

.....

14 Rue Cambacérès, ci-après désigné par "le Groupe français".

Le paiement et le financement des approvisionnements importés seront effectués par cet organisme qui sera directement remboursé par la S.N.C.F. sur présentation de factures émises par lui.

a) Classement des approvisionnements importés

Les approvisionnements importés seront classés en deux catégories :

1°- Produits sidérurgiques bruts, dont l'acquisition et le transport sont effectués par le "Groupement d'Importation des Produits Sidérurgiques" (G.I.P.S.) qui cèdera ces matières au "Groupe français", au prix intérieur français, dans des conditions identiques à celles en vigueur pour les produits de même nature livrés par le Comptoir français des Produits Sidérurgiques.

La valeur, calculée en suspension de taxe à la production, des produits de cette catégorie sera affectée à titre de frais directs sur approvisionnements, d'une majoration forfaitaire fixée à 5 %. Le total ainsi obtenu sera lui-même majoré des taxes fiscales assises directement sur le prix de la fourniture.

2°- Toutes les autres matières en provenance des U.S.A. qui sont commandées directement par les bureaux du "Groupe français" situés aux U.S.A., qui devront s'attacher à obtenir les meilleures conditions possibles.

La valeur des produits de cette seconde catégorie calculée en suspension de taxe à la production, sera affectée d'une majoration forfaitaire de _____ % représentant les frais généraux du "Groupe français", le taux de cette majoration étant révisable en fin de marché comme il est indiqué ci-après (art.VII-A). Le résultat ainsi obtenu sera lui-même majoré des taxes fiscales assises directement sur le prix de la fourniture.

b) Calcul du prix de base

Le montant total des dépenses prévues aux points 1 et 2 ci-dessus constituera, après division par le nombre d'unités de matériel commandées, la première part P'o du prix unitaire de base Po.

.....

c) Facturation

Le Groupe français établira mensuellement pour chacune des catégories d'approvisionnements ci-dessus définies la récapitulation des dépenses, dans les conditions précisées à l'article VIII ci-après :

En même temps que les dernières récapitulations mensuelles le Groupe français présentera une récapitulation globale des dépenses d'approvisionnements. Il tiendra, en outre, toutes les factures correspondantes à la disposition de la S.N.C.F., pour toute vérification jugée utile par celle-ci.

Sur demande de la S.N.C.F. le Groupe français devra produire toutes justifications utiles sur les conditions dans lesquelles seront facturés les approvisionnements importés.

d) Calcul du prix définitif

Lorsque les approvisionnements importés auront été complètement constitués la division du total des récapitulations mensuelles (modifié comme il est indiqué à l'article VII - A ci-après) par le nombre des unités de matériel commandées donnera la valeur P' de la première partie du prix unitaire définitif taxes comprises.

B - Autres dépenses

La seconde partie P"o du prix unitaire de base Po comprend :

- la valeur des pièces et matières à approvisionner sur le marché national et faisant l'objet de l'annexe III au présent marché;
- les salaires de main-d'oeuvre directe de fabrication, affectés des charges patronales annexes des salaires;
- les dépenses complémentaires, dénommées frais généraux et comprenant, notamment, des traitements, des salaires, des matières, de l'énergie, des loyers, des impôts, des assurances, des charges financières diverses, etc...;
- les dépenses d'outillage;
- la marge pour aléas et bénéfice;
- les taxes fiscales, directement assises sur cette partie du prix de la fourniture.

La valeur P"o de la seconde partie du prix unitaire de base Po est fixée forfaitairement à :

_____ francs

(_____ f.)

.....

La somme ci-dessus s'entend toutes taxes incluses; elle comprend, notamment, le montant correspondant de la taxe à la production au taux de 10 % et le montant de la taxe sur les transactions au taux de 1 %.

ARTICLE VII

REVISION EVENTUELLE DE PRIX

Le prix unitaire de base du matériel sera éventuellement révisé de la façon suivante :

A - Dépenses d'approvisionnements importés

Le taux forfaitaire de % provisoirement fixé à l'article VI-A-a ci-dessus, sera révisé en fin de marché, en fonction des frais généraux réellement supportés par le Groupe français.

Il est précisé à ce sujet que ces frais comprennent :

- les dépenses des bureaux de PARIS, WASHINGTON et NEW-YORK du dit groupe;
- les frais de déchargement et de stockage dans les usines du constructeur;
- éventuellement les frais de financement proprement dits.

Le Groupe français s'engage à fournir à la S.N.C.F. les éléments comptables qu'elle jugera nécessaires pour lui permettre de déterminer la valeur définitive du taux dont il s'agit.

La première partie du prix unitaire définitif, taxes sur ce prix comprises, sera arrêtée à la valeur P' définie plus haut après les vérifications jugées utiles par la S.N.C.F. et compte tenu des rectifications qui en découleraient éventuellement.

B - Autres dépenses

La seconde part P"o du prix unitaire sera éventuellement révisée par application de la formule :

$$P'' = P''o \times \left[0{,}15+0{,}\frac{S}{So}+0\ldots\frac{H}{Ho}+0{,}\frac{Ck}{Cko}+0{,}\frac{Ch}{Cho}+0{,}\frac{Cu}{Cuo}\right] \frac{100-To}{100-T}$$

dans laquelle :

P"o = Prix de base, soit ____ francs

P" = Prix révisé

.....

So = Salaire calculé dans les conditions ci-après, à partir des salaires horaires moyens au rendement constatés mensuellement par le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne, majorés des charges patronales annexes également constatées par ce Groupe.

Le salaire So est la moyenne arithmétique des salaires ci-dessus définis pour les ajusteurs de l'industrie de matériel de chemins de fer et pour les manoeuvres hommes pour le mois de juin 1947 (charges du 2ème trimestre 1947).

S = Salaire de comparaison.

Pour les unités de matériel dont la livraison a été contractuellement prévue au cours d'un même mois, S sera pris égal à la moyenne arithmétique, calculée sur la période des deux mois précédant le mois de la dite livraison contractuelle, des salaires correspondant à la définition donnée pour So.

Ho = Fonte hématite de moulage ordinaire.
Indice fictif publié par le B.O.S.P.
N° 29 du 11 juillet 1947..... 131,2

Ck = Coke de fonderie.
Indice fictif publié par le B.O.S.P.
N° 29 du 11 juillet 1947..... 117,6

Cho = Sciages de chêne..... 89,5

Cuo = Cuivre électrolytique en cathodes
Indice fictif publié par le B.O.S.P.
N° 16 du 11 juillet 1947..... 139,9

Les indices et cours ci-dessus définis constituent les valeurs initiales des matières de référence.

H) cours correspondant respectivement à Ho, Cko, Cho
Ck) et Cuo pendant le __ ième mois suivant le mois de
Ch) notification de la commande.
Cu)

To = Total des valeurs en %, au 30 juin 1947, des taxes fiscales directement assises sur le prix de la fourniture, soit To = 11 %

T = Total des valeurs en % au jour de la livraison des taxes correspondant à la définition donnée pour To.

Dans le cas où la durée de l'exécution du marché serait supérieure à 18 mois et si aucun retard n'est imputable au constructeur la partie fixe de la formule ci-dessus serait ramenée à 10 %; les coefficients de décomposition du prix indiqués dans cette formule seraient multipliés par le rapport $\frac{90}{85}$ et arrondis à

.....

l'unité la plus voisine.

C - Prix unitaire définitif

Le prix unitaire P (toutes taxes sur ce prix comprises) applicable au règlement du marché, aura pour expression :

$$P = P' + P''$$

D - Renseignements relatifs à l'exécution du marché

Quand il le jugera utile, le constructeur remettra à la S.N.C.F. un état dans lequel auront été consignées ses prévisions en ce qui concerne les dates effectives de livraison du matériel ainsi que tous renseignements utiles sur la constitution des approvisionnements et sur les événements notables susceptibles de modifier les conditions d'exécution du marché; les renseignements ainsi fournis dans chaque état seront relatifs à la période écoulée depuis la notification du marché ou depuis la remise de l'état précédent.

La S.N.C.F. donnera acte au constructeur de cette communication en lui renvoyant, revêtu de son visa, un exemplaire dudit état.

Le constructeur devra toujours être en mesure de faire la preuve de sa diligence dans la constitution des approvisionnements.

Il sera procédé, en temps utile, entre la S.N.C.F. et le constructeur, à un examen justificatif et contradictoire tant des causes des faits ainsi consignés que de leurs conséquences légitimes concernant le coût et la durée de la construction.

A la suite de cet examen, un simple échange de lettres entre la S.N.C.F. et le constructeur fixera, s'il y a lieu, de nouveaux délais contractuels pour la livraison ou l'application des conditions de révision.

E - Clause de sauvegarde

Au cours de l'exécution du marché peuvent survenir des événements dont la répercussion sur cette exécution ne serait manifestement pas traduite par les conditions ci-dessus fixées.

Dans ce cas si le prix résultant de l'application desdites conditions s'écarte, en plus ou en moins, de plus de 30 % du prix initial, les conditions de révision pourraient être modifiées, d'un commun accord, entre la S.N.C.F. et le constructeur, à la demande de l'une des parties.

.....

Faute d'entente entre les parties sur ces modifications aux conditions de révision, le marché serait résilié moyennant un règlement équitable dont le montant à défaut d'accord amiable, serait fixé par arbitrage.

ARTICLE VIII

CONDITIONS DE PAIEMENT

Les paiements seront effectués dans les conditions suivantes :

A - Dépenses d'approvisionnements importés

a) Fournitures proprement dites

Les dépenses afférentes aux fournitures d'origine américaine seront remboursées au Groupe français par la S.N.C.F., au fur et à mesure du règlement, par le Groupe, des factures établies par les fournisseurs américains.

A cet effet le Groupe français portera le montant des dites factures sur des bordereaux récapitulatifs qu'il adressera mensuellement à la S.N.C.F.

Le remboursement de ces approvisionnements ne donnera lieu, de la part de la S.N.C.F., à aucune retenue de garantie.

b) Frais directs sur approvisionnements importés

Les majorations forfaitaires de 5 ou ___ % pour frais directs sur approvisionnements, prévues à l'article VI-A-a ne seront appliquées que sur les valeurs proprement dites des approvisionnements, ces valeurs étant prises égales au montant de la facturation effectuée respectivement par le G.I.P.S. ou le fournisseur américain.

c) Remboursements divers

Sur justifications la S.N.C.F. remboursera au constructeur :

1 - pour les produits sidérurgiques bruts :
- les frais de transport en France (1)

2 - pour les autres produits, les frais ci-après :

.....

---

(1) Ce transport devra, sauf impossibilité, avoir lieu par fer.

- Frais de réception du Pittsburgh Testing Laboratory,
- Frais de la General American Transportation Co,
- Frais de transport aux U.S.A.,
- Frais du transitaire aux U.S.A.,
- Frais de transport maritimes,
- Frais du transitaire en France,
- Frais de transport en France (1).

Eu égard à leur nature, ces divers remboursements devront figurer sur des bordereaux spéciaux et leur montant, majoré de la seule taxe sur les transactions, devra faire l'objet d'une facture distincte.

d - Assurances

Pour les produits importés autres que les produits sidérurgiques bruts, la S.N.C.F. sera elle-même son propre assureur et garantit les paiements afférents aux marchandises éventuellement sinistrées.

B - Autres dépenses

Pour chaque lot de wagons dont la livraison est contractuellement prévue au cours d'un même mois, les paiements afférents à la seconde partie P"o du prix seront effectués, en % du montant du forfait figurant à l'article VI, dans les conditions suivantes :

- ____ % après constatation, dans les usines du constructeur, de l'approvisionnement des aciers moulés;

- ____ % après constatation, dans les usines du constructeur, de l'approvisionnement des bois débités;

- ____ % dans le courant du mois qui suivra la réception provisoire du matériel dans les usines du constructeur,

- 5 % dans le courant du mois qui suivra la réception définitive prononcée, sauf incidents qui seraient imputables au constructeur, à l'expiration d'un délai de garantie de six mois après réception provisoire, sous réserve de la fourniture, en temps opportun, de la documentation visée à l'article IV.

.....

(1) Ce transport devra, sauf impossibilité, avoir lieu par fer.

Le paiement par la S.N.C.F. au constructeur ou le remboursement par le constructeur à la S.N.C.F. des sommes résultant du calcul de la révision de prix, comme il est dit à l'article VII seront effectués sur factures de la partie prenante, dès que l'accord aura été réalisé sur le calcul de la révision.

Le règlement de la révision interviendra, en principe, à la date du dernier terme de paiement relatif à chaque tranche mensuelle de livraison.

C - Taxes fiscales

Toutes les factures seront majorées du montant des taxes fiscales, directement assises sur le montant de la facture, aux taux en vigueur au jour de la facturation.

Si, pour une raison quelconque, le montant total des taxes ainsi remboursé par la S.N.C.F. au constructeur, venait à être différent de celui que le constructeur devra finalement acquitter, le redressement utile sera opéré dès que le montant exact de ces taxes sera connu.

D - Mode de paiement

La Région de l'EST de la S.N.C.F. est chargée de pourvoir à l'ordonnancement des paiements stipulés ci-dessus.

Les paiements seront arrondis au franc le plus voisin ou, en cas d'équidistance, au franc supérieur.

a) Paiements relatifs à la première partie du prix

(Les dispositions adoptées pour ces paiements sont en cours de mise au point).

b) Paiements relatifs à la seconde partie du prix

Les factures seront établies conformément aux modèles fixés par la S.N.C.F. Celles de ces factures correspondant aux paiements effectués avant livraison à la S.N.C.F. des unités de matériel faisant l'objet du marché devront être établies sur timbre et passer par l'intermédiaire de la Division du Contrôle des Fabrications de la S.N.C.F.

Les paiements seront effectués, par la S.N.C.F., sous forme d'acceptation de traites de même montant, à trois mois d'échéance. Sous réserve de présentation des traites l'avant-dernier jour ouvrable précédant la date d'exigibilité des paiements, la S.N.C.F. les remettra au constructeur à cette dernière date, revêtues de son acceptation;

.....

les frais de timbre et les frais d'agio seront à la charge du constructeur.

Le paiement du dernier terme, exigible après réception définitive du matériel, pourra être effectué, par anticipation, en même temps et dans les mêmes conditions que celui du terme précédent, contre remise par le constructeur d'un engagement de caution personnelle et solidaire émanant d'une banque agréée par la S.N.C.F. et garantissant à cette dernière le remboursement des créances qu'elle pourrait avoir sur le constructeur, en vertu des clauses du présent marché, à concurrence du dernier terme ainsi payé par anticipation. Décharge de cette caution sera donnée quand les conditions fixées pour le paiement dudit terme seront remplies.

c) Paiements de la révision

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le paiement de la révision sera, dans les conditions indiquées au § précédent (B - Autres dépenses) effectué par chèque ou virement.

ARTICLE IX

PENALITES

Le taux des pénalités pour retard de livraison est fixé à un pour mille de la valeur définitive de la fourniture retardée, pour chaque semaine de retard pendant les vingt premières semaines et à deux pour mille pour les semaines suivantes.

ARTICLE X

CONTESTATIONS

A défaut d'entente directe entre les parties sur l'interprétation et l'application des articles V, VI et VII du présent marché, il serait procédé comme il est prévu par le protocole d'accord intervenu le 6 février 1942 entre la S.N.C.F. et les constructeurs de matériel roulant ferroviaire, document dont le constructeur déclare avoir parfaite connaissance.

ARTICLE XI

NANTISSEMENT

Pour l'application éventuelle du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par les décrets du 25 août 1937 et du 2 mai 1938, il est précisé que le comptable chargé du paiement est la S.N.C.F.

.....

Le fonctionnaire compétent pour fournir les renseignements envisagés à l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 est M. le Chef du Service Technique du Matériel et de la Traction.

ARTICLE XII

POLICE D'ASSURANCE - INCENDIE

Le constructeur fera insérer le texte suivant dans ses polices d'assurance-incendie:

"La Société à assurer déclare qu'il se trouve "ou peut se trouver dans ses ateliers du matériel, des "objets bruts ou manufacturés, des matières ou vieilles "matières appartenant à la S.N.C.F."

"En conséquence, il est spécifié que l'assurance "est faite tant pour le compte de la Société assurée que "pour celui de la S.N.C.F. à laquelle sont dévolues et "payées directement les indemnités qui pourront lui être "dues pour les dommages subis par lesdits matériels, "objets et matières".

"Il est convenu, en outre, que la garantie de "la police est affectée, par priorité à concurrence de la "somme de _____ au règlement des indemnités dues "à la S.N.C.F."

"La Compagnie d'assurance renonce à tout recours "contre la S.N.C.F. et contre ses agents".

ARTICLE XIII

FRAIS DE MARCHE

Les frais de timbre du présent marché sont à la charge du constructeur.

Fait en deux exemplaires originaux

à PARIS, le

S.N.C.F.

Service Technique
du Matériel et de la Traction

Annexé au marché
n°

NOTICE DESCRIPTIVE

DU WAGON REFRIGERANT
Série HIt à construire à partir de produits importés des USA

A - Wagon pour transport de primeurs suivant diagramme n° 10.039064 B.

CARACTERISTIQUES GENERALES

- Wagon d'une longueur de châssis de 9,280 m. monté sur deux essieux d'un empattement de 6m. Diamètre des roues : 1,050 m.

- Ossature de châssis et de caisse en acier;

- Garnissage des parois en frises de bois;

- Isolation thermique au liège;

- Equipement de frein à air comprimé automatique;

- Conduite blanches de chauffage par la vapeur et de chauffage électrique;

- Tare : 16,5 t. environ;

- Volume de la caisse : 40 m3.;

- Surface utile du plancher : 19,28 m2 ;

- Chargement 11,5 t.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le châssis est constitué d'éléments en profilés Standard américains dont les dimensions sont très voisines de celles des profilés correspondants utilisés dans la construction S.N.C.F. de même type. Il est de construction rivée, les assemblages étant assurés par équerres et goussets. Les extrémités sont renforcées par des membrures appropriées au droit du tamponnement et de la traction. La partie centrale comporte un jeu de tirants en profilés rivés.

Les organes de roulement sont du type Standard S.N.C.F.

Les plaques de garde sont en tôle d'acier plane et sont rivées aux brancards.

.....

Tous les organes constituant la suspension, le choc et la traction avec ressorts en caoutchouc armé, sont des types unifiés, classiques, "Standard".

L'ossature métallique de la caisse est composée d'éléments en profilés et en tôle entièrement assemblés par soudure autogène.

Les parois de la caisse, toiture et parois verticales, sont constituées extérieurement et intérieurement d'un frisage en bois fixé sur un charpentage général en bois avec isolation au liège dans la partie intermédiaire.

La toiture est recouverte d'une toile enduite avec vernis anti-solaire des Anciens Ets MICHEL et MARCHAL.

Le plancher composé, est établi au moyen de frisages extérieur et intérieur et d'une isolation au liège.

Deux portes battantes à deux vantaux, de même constitution que les faces, desservent chacun des côtés du wagon.

A l'intérieur de la caisse et à chaque extrémité sont installés les paniers à glace de constitution métallique avec leur bac de réception des eaux de fusion. Les paniers à glace sont séparés de l'intérieur du wagon au moyen d'une cloison écran en bois avec portes et panneau inférieur articulé.

Sur le plafonnage intérieur de la caisse sont installées les gaines de circulation d'air ainsi que les volutes de refoulement des ventilateurs actionnés par des turbines éoliennes montées à l'extérieur de la toiture.

Le plancher est recouvert d'un caillebotis en bois, relevable le long des parois.

Des supports métalliques sont fixés à mi-hauteur des faces en vue de recevoir un plancher intermédiaire.

Des marchepieds disposés au droit des portes permettent l'accès au wagon.

Chaque extrémité comporte les porte-lanternes et porte-disque réglementaires, un porte-drapeau ainsi qu'une échelle double d'accès aux trappes de chargement des bacs à glace disposées sur la toiture.

A l'extérieur de la caisse sont prévus tous les accessoires réglementaires habituels : poignées montoires, cadres à étiquettes .....

L'équipement de frein est établi en vue d'obtenir les différentes combinaisons utiles ("Marchandises - Voyageurs"- "Plaine-Montagne") et tous les organes sont des types unifiés normalisés.

.....

La conduite blanche de chauffage par la vapeur entièrement calorifugée, comporte les brides, raccords et robinets d'arrêt à joint sphérique des modèles unifiés ou normalisés.

La conduite blanche de chauffage électrique est établie en câble à âme en cuivre de 185 mm2. de section avec, à chaque extrémité, un coupleur et une boîte de passage à contacts élastiques. Une boîte de repos est prévue pour le câblot d'accouplement.

La conduite est montée sous tubes en acier.

B - Wagon pour transport de viande, suivant diagramme n° 10.039116 B.

Mêmes caractéristiques générales et mêmes aménagements que pour le wagon spécialisé au transport des primeurs.

Toutefois, ce type de wagon ne comporte pas de caillebotis ni de supports pour plancher intermédiaire et reçoit un dispositif constitué de barres avec crochets fixé à la partie supérieure des parois et permettant l'accrochage de la viande.

Paris, le

S.N.C.F.

Service Technique
du Matériel et de la Traction

Annexé au marché
n°

NOTICE DESCRIPTIVE du wagon couvert
série Kt
(suivant diagramme 10.041.573) à construire à
partir de produits importés des USA

CARACTERISTIQUES GENERALES

- Wagon d'une longueur de châssis de 9,280 m. monté sur deux essieux d'un empattement de 6,000 m. - Diamètre des roues : 1,050 m.

- Ossature de châssis et de caisse en acier;

- Garnissage des parois en frises de bois;

- Equipement de frein à air comprimé automatique pour freinage de la tare;

- Tare : 12 tonnes environ;

- Volume intérieur de caisse : 51 m3.

- Surface du plancher : 23,9 m2.;

- Chargement : 20 tonnes.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le châssis est constitué d'éléments en profilés Standard américain, dont les dimensions sont très voisines de celles des profilés correspondants utilisés dans la construction des wagons SNCF de même type. Il est de construction rivée, les assemblages étant réalisés par équerres et goussets. Les extrémités sont renforcées par des membrures appropriées au droit du tamponnement et de la traction. La partie centrale comporte un jeu de tirants en profilés rivés.

Les organes de roulement sont de type Standard SNCF; les plaques de garde, en tôle d'acier plane, sont rivés aux brancards de châssis; les ressorts de suspension ont une flexibilité de 6,5 mm par tonne.

Les crochets de traction et les tendeurs d'attelage sont de type standard SNCF; les dispositifs de traction et les tampons de choc de types Standard, sont à ressorts en caoutchouc armé.

.....

L'ossature métallique de la caisse est composée d'éléments en profilés assemblés par rivetage.

Un frisage général en bois forme les parois. Les frises ont une épaisseur de 23 mm sur les faces et de 30 mm sur les bouts.

La couverture en tôle d'acier est soudée sur les membrures de caisse et doublée intérieurement par un pavillon en bois contreplaqué vissé sur des courbes en bois.

Une porte roulante, à rail inférieur et guidage supérieur, à cadre métallique en profilés assemblés par soudure et frisage en bois, dessert chacun des côtés du wagon.

Un loquet est prévu pour maintenir la porte en position de demi ouverture. Sur chacune des faces, 4 ouvertures munies de barreaux assurent l'aération de la caisse; elles peuvent être obturées par 4 volets coulissants en tôle emboutie comportant un dispositif de manoeuvre extérieur et un verrou manoeuvrable de l'intérieur qui les condamnent en position de fermeture.

Deux marchepieds disposés au droit des portes roulantes permettent l'accès au wagon.

Il est prévu à l'intérieur de la caisse des anneaux de longe et un anneau pour accrochage de la lanterne.

A l'extérieur de la caisse sont prévus tous les accessoires habituels réglementaires : poignées montoires, cadres à étiquettes, etc...

Chaque extrémité comporte les porte-lanternes et porte-disque habituels, ainsi qu'un porte-drapeau.

L'équipement de frein à air pour freinage de la tare est établi afin de permettre l'incorporation des wagons dans les trains de messageries et comporte les changements de régime "Voyageurs Marchandises" et "Plaine-Montagne".

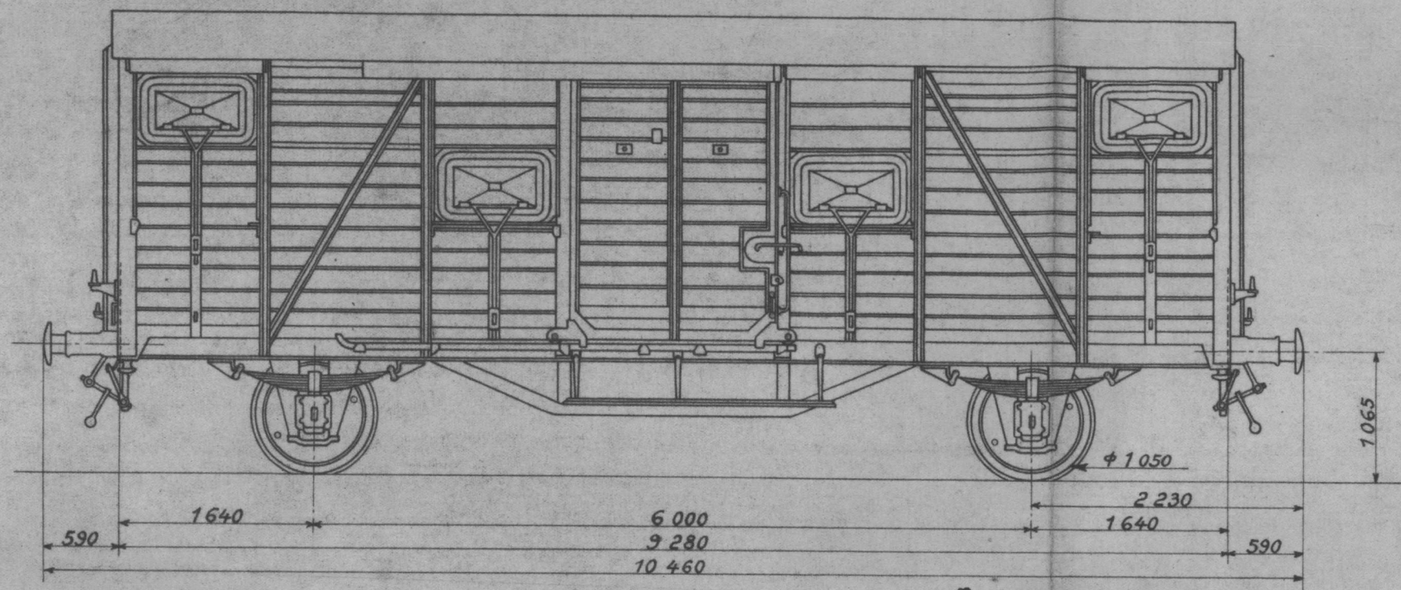
Tous les organes sont de types unifiés.

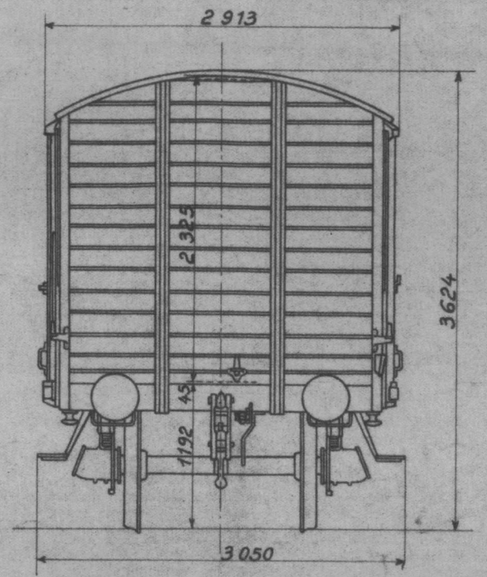
L'installation des appareils de frein permettra de monter ultérieurement le dispositif de changement de régime "Vide-Chargé".

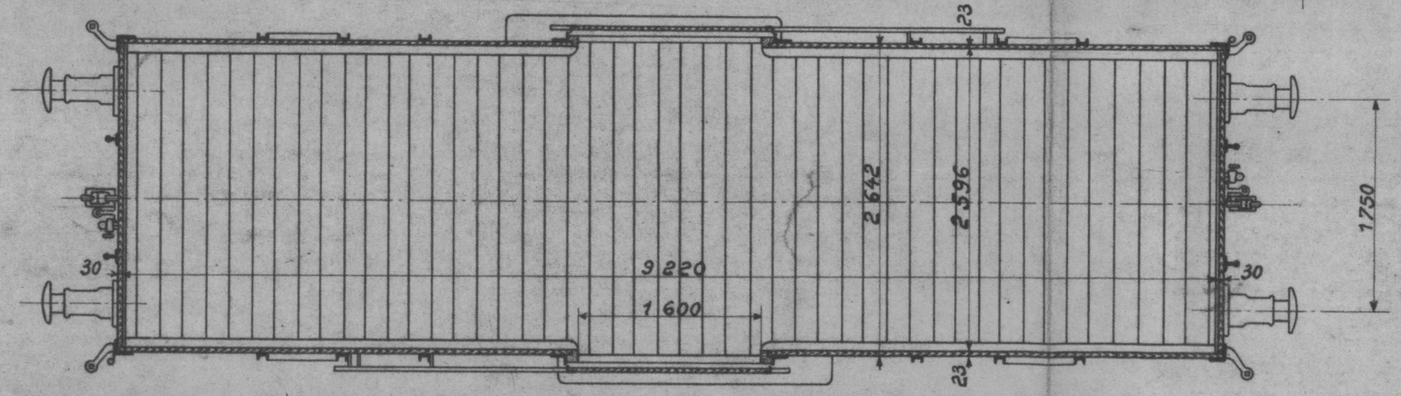
Le châssis sera peint en noir et la caisse en brun unifié; les marques et inscriptions seront apposées dans les conditions habituelles.

Paris, le

Tare : 12 t
Chargement : 20 t
Volume de la caisse : 51 m³
Surface du plancher : 23,9 m²







ECHELLE 1/50	WAGON COUVERT Kt Construction avec produits importés des USA			DATE: 6-8-1947 DESS: Pierrot VER: Legautrière HOMOL:
LE CHEF DE LA D.E.V.	MODIFICATION	SYMBOLE	MATIÈRE	S.T. N°s / NORMES
		MODÈLE	POIDS UNITAIRE EN K⁹⁵	

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

10_041573

Dg.0

S.N.C.F.

Service Technique
du Matériel et de la Traction

Annexé au marché
n°

NOTICE DESCRIPTIVE
DU WAGON TOMBEREAU Série Tt

(suivant diagramme 10041572), à construire à partir de produits importés des U.S.A.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Wagon d'une longueur de châssis de 7,710 m monté sur deux essieux d'un empattement de 5m. Diamètre des roues 1 m.;

Ossature de châssis et de caisse en acier ;

Panneautage et portes métalliques en tôle d'acier emboutie ;

Conduite blanche de frein à air comprimé automatique;

Tare : 9,8 tonnes ;

Volume de la caisse : 36,485 m3.;

Surface du plancher : 21,20 m2 ;

Chargement limite : 30,2 tonnes.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le châssis est constitué d'éléments en tôle d'acier et en profilés Standard américain dont les dimensions sont très voisines de celles des profilés correspondants utilisés dans la construction des wagons S.N.C.F. de même type. Il est de construction rivée, les assemblages étant réalisés par équerres et goussets. Les extrémités sont renforcées par des membrures appropriées au droit du tamponnement et de la traction.

Les organes de roulement sont de type standard S.N.C.F.; les plaques de garde en tôle d'acier plane, sont rivées aux brancards de châssis; les ressorts de suspension ont une flexibilité de 6,3 mm par tonne.

Les crochets de traction et les tendeurs d'attelage sont de type Standard S.N.C.F.; les dispositifs de traction et les tampons de choc de types Standard sont à ressorts en caoutchouc armé.

.....

L'ossature métallique de la caisse est composée d'éléments en profilés assemblés par rivetage; les panneaux des faces et des bouts sont en tôle d'acier emboutie et sont fixés aux membrures de charpente par rivetage.

Deux portes battantes à double vantaux, en tôle d'acier emboutie, desservant chacun des côtés du wagon.

Un dispositif de fermeture assure l'immobilisation des vantaux à l'aide d'un verrou s'enclenchant simultanément à la partie inférieure et à la partie supérieure.

Le plancher est en chêne dur de 45 mm d'épaisseur fixé par agrafes et boulons; des bandes protectrices - Denso ou similaire - l'isolent de toutes les parties métalliques du châssis.

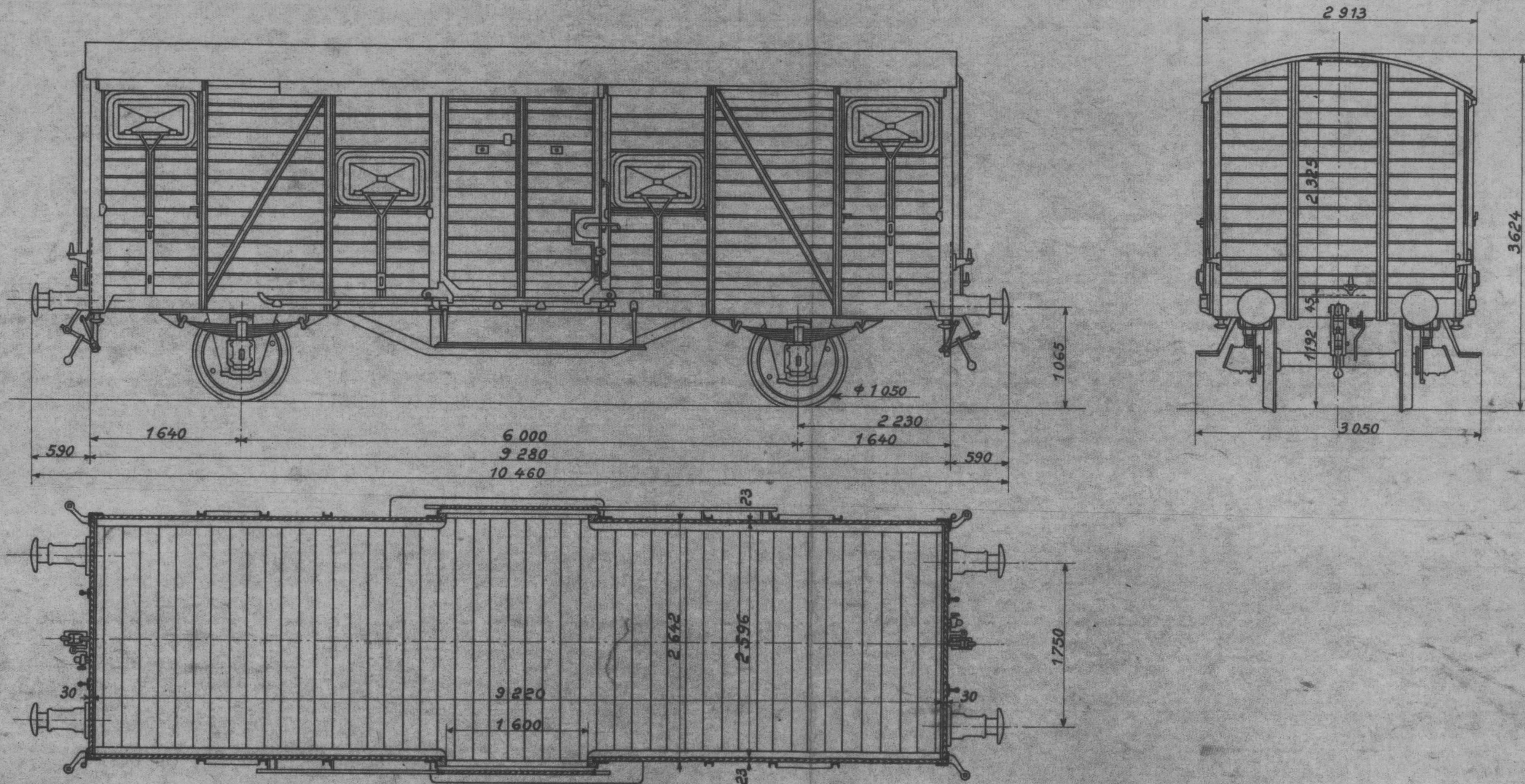
A l'extérieur de la caisse (parois latérales et bouts), il est prévu, d'une part, des anneaux de bâchage et d'arrimage, et d'autre part, des crochets d'attache pour prolonges.

Chaque extrémité comporte les porte-lanternes et porte-signal réglementaires ainsi qu'un porte-drapeau.

Le châssis sera peint en noir et la caisse en brun unifié, les marques et inscriptions seront apposées dans les conditions habituelles.

Paris, le

Tare : 12 t
Chargement : 20 t
Volume de la caisse : 51 m^3
Surface du plancher : 23,9 m^2



ECHELLE 1/50	WAGON COUVERT Kt Construction avec produits importés des USA	DATE: 6-8-1947 DESS: Pierrot VER: Lagautrière HOMOL:

LE CHEF DE LA D.E.V.

SYMBOLE	MATIÈRE	S.T. Nº	NORMES
MODÈLE	POIDS UNITAIRE EN Kgs		

MODIFICATION

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

10_041573

S.N.C.F.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le

Réf. : Votre lettre LF/MP du 28 juin 1947.

Objet : Financement des achats aux Etats-Unis des matières nécessaires à la construction en France de 12.000 wagons.

Messieurs,

Comme suite aux récents entretiens qui ont eu lieu entre nos Représentants, j'ai l'honneur de vous faire savoir que la S.N.C.F. serait d'accord pour assurer, selon les dispositions générales mentionnées ci-après, le financement des achats aux Etats-Unis des matières nécessaires à la construction en France des 12.000 wagons visés par votre lettre citée en référence.

Les sommes nécessaires au "Groupe français pour fourniture de matériel de chemin de fer" lui seraient versées par nos soins, contre acceptation de traites à trois mois tirées par la S.N.C.F. sur les constructeurs français, d'un montant global égal aux dites sommes et selon une répartition tenant compte du prix des matières américaines à recevoir par chaque constructeur. Ces traites seraient renouvelées à échéance dans la mesure où l'approvisionnement des dites matières chez le constructeur n'aurait pas encore été constaté.

Lorsqu'un tel approvisionnement aurait été constaté, les traites du type précédent ne seraient plus renouvelées et la S.N.C.F. adresserait au constructeur, pour le montant de cet approvisionnement, une autorisation de tirer traite dans les conditions habituelles.

Pratiquement, les opérations en cause seraient réalisées comme suit :

Le "Groupe français" notifie à la S.N.C.F. (Service du Matériel et Traction - Région Est), à l'appui des pièces justificatives utiles, au moins une semaine à l'avance, les sommes qu'il aura à payer tant aux Banques qu'éventuellement à l'Impex au

Groupement Syndical des Constructeurs
de Matériel Roulant de Chemin de fer
14, rue Cambacérès, PARIS (8e)

titre de fournitures américaines non encore réceptionnées dans les usines françaises. Il accompagne cette notification de la décomposition des sommes susvisées par constructeur français intéressé.

La S.N.C.F. remet au "Groupe français" des traites à trois mois tirées sur les constructeurs pour des montants correspondant à leur part respective et règle ensuite les sommes en cause au "Groupe français" contre remise des dites traites acceptées par les constructeurs et domiciliées en banque par leurs soins.

Lorsque ces traites arrivent à échéance et qu'aucun paiement d'acompte sur matières approvisionnées en usine n'est à régler, la S.N.C.F. tire de nouvelles traites de même montant que les précédentes, les fait accepter par les constructeurs par l'intermédiaire du "Groupe français" et en règle le montant à ceux-ci valeur veille de l'échéance.

Lorsqu'un approvisionnement en usine a été constaté et donne lieu à acompte à payer au constructeur, les traites ci-dessus cessent d'être renouvelées à concurrence du montant du dit acompte. En contre-partie, le constructeur reçoit de la S.N.C.F. par l'intermédiaire du Groupe français, des notifications d'autorisation de tirer des traites à trois mois de la veille de l'échéance des traites non renouvelées et pour des montants correspondant à celles-ci.

Après amortissement total des traites tirées par la S.N.C.F. sur les constructeurs, le solde des acomptes à régler par la S.N.C.F. sur constatation des matières approvisionnées en usine donne lieu à une notification d'autorisation de tirer traite dans les conditions habituelles.

Par application de notre lettre D.... du ...., les matières qui viendraient à être perdues en cours de transport demeureraient à la charge de la S.N.C.F. En conséquence, les procès-verbaux de perte seraient assimilés à des constatations d'approvisionnement en usine, étant entendu qu'aux notifications d'autorisation de tirer traite seraient substitués des paiements comptants.

Il est bien entendu que les dispositions de la présente lettre seraient uniquement applicables aux matières importées des Etats-Unis et pour la contrevaleur du prix d'acquisition de ces matières, réglée par le "Groupe français". Les constatations en usine devraient donc être faites séparément pour les matières auxquelles sont applicables les dispositions susvisées et pour les autres matières.

Je vous serais obligé de me faire confirmer par chacun des constructeurs intéressés et par le "Groupe français" leur accord sur les dispositions ci-dessus, étant entendu que, en attendant la passation des marchés à intervenir entre ceux-ci et la S.N.C.F., le montant des sommes à verser par cette dernière, en application des dites dispositions, ne pourra excéder le maximum autorisé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et notifiée au "Groupe français".

Veuillez agréer, ...

Le Président
du Conseil d'Administration,

29 août 1947

N O T E

sur le financement des achats aux Etats-Unis des matières nécessaires à la construction en France de 12.000 wagons

Dans le cadre de l'autorisation de principe donnée par lui antérieurement, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. va être à bref délai saisi de projets de marchés relatifs à la construction, par l'industrie française, de 12.000 wagons au moyen de matières importées d'Amérique. Ces marchés soulèvent une question spéciale de financement, étant donné que les fournisseurs américains devront être réglés, partie à la commande, partie à la sortie de l'usine et que, depuis que le règlement des commandes françaises aux Etats-Unis n'est plus assuré par l'Impex (1er août 1947), les constructeurs français ont à faire face immédiatement à la sortie de fonds en francs français correspondant aux règlements en dollars aux fournisseurs américains.

Suivant ses règles habituelles, la S.N.C.F. n'accorde pas de facilités de trésorerie à ses propres fournisseurs avant que les matières nécessaires soient approvisionnées chez eux. Mais, dans le cas d'espèce, eu égard à l'importance des sommes en jeu et au décalage relativement grand entre l'époque des règlements en Amérique et celle de la constatation des matières correspondantes rendues dans les usines françaises, les constructeurs ont excipé de l'impossibilité dans laquelle ils se trouvaient d'assurer le financement de leurs propres commandes et ont demandé un concours exceptionnel de trésorerie de la S.N.C.F.

Il apparaît bien qu'il soit de l'intérêt de la S.N.C.F. d'accorder ce concours puisqu'aussi bien elle serait appelée dans tous les cas à supporter, directement ou indirectement, les charges du financement en cause et que, en l'espèce, elle peut, moyennant certaines précautions, espérer de son intervention une appréciable réduction du prix de revient du matériel commandé.

D'ores et déjà, il sera soumis au Conseil d'Administration, dans sa séance du 3 septembre 1947, une proposition de financement par les soins de la S.N.C.F., sans attendre l'approbation des marchés de construction, des sommes nécessaires aux constructeurs pour les règlements à opérer en dollars d'ici le 1er octobre, soit pour une contrevaleur en francs de 180 millions.

Il est demandé aujourd'hui au Comité de Trésorerie de prendre position sur les formules de financement à promouvoir, lesquelles ne recevraient bien entendu application qu'en cas d'approbation par le Conseil de la proposition d'urgence dont il vient d'être parlé, d'une part, et des projets de marchés qui lui seront sans doute soumis dans sa séance du 24 septembre 1947, d'autre part.

Le montant global des règlements aux fournisseurs américains est de l'ordre de 20 millions de dollars. Si l'on retire de ce montant une somme de 3 millions de dollars déjà réglée par Impex et que les constructeurs français n'auront à lui rembourser qu'ultérieurement, ainsi qu'une somme de 6 millions de dollars qui ne sera réglée par les constructeurs au Groupement d'importation des produits sidérurgiques qu'après réception dans les usines françaises, on peut chiffrerà 11 millions de dollars le montant des règlements directs à opérer par les constructeurs français aux fournisseurs américains et pour le financement desquels le concours de la S.N.C.F. est demandé. Il est prévu que les règlements s'échelonneront, de façon à peu près régulière, de septembre 1947 à mars 1948, la réception des matières dans les usines françaises s'échelonnant elle-même de février à juin 1948, de telle sorte que l'avance de fonds de la S.N.C.F., d'un montant global de l'ordre de 1.300 millions, partant de 0 à l'origine, passerait par un montant maximum de l'ordre de 900 millions en janvier 1948, pour retomber à 0 en juin 1948.

Pour assurer le financement en cause, la Société Financière et Industrielle de Chemins de fer et l'Union Européenne Industrielle et Financière, au nom des principales Banques de la place, nous avaient soumis des propositions consistant en l'ouverture d'un crédit de campagne qui serait mobilisé par traites à trois mois renouvelables, tirées par les constructeurs et acceptées par la S.N.C.F.

Les conditions onéreuses demandées par les Banques pour l'escompte des traites susvisées ont fait écarter cette proposition.

A la suite d'un nouvel examen approfondi des données de la question, il est aujourd'hui proposé au Comité la formule suivante qui, tout en dégageant la trésorerie courante de la S.N.C.F. du poids du financement envisagé, présente sur la formule précédemment proposée par les Banques l'avantage de traduire au mieux le caractère du concours donné par la S.N.C.F. et de réduire au minimum le montant des agios à la charge de la S.N.C.F.

Sur justifications fournies par les constructeurs, la

S.N.C.F. avancerait à ceux-ci le montant des sommes en francs français correspondant à l'achat des dollars nécessaires au règlement des fournisseurs américains. La S.N.C.F. serait garantie de ces avances par la remise de traites à trois mois, acceptées par les constructeurs et éventuellement renouvelables jusqu'à ce que, dans les conditions habituelles, des acomptes contractuels aient pu être liquidés au profit des constructeurs sur constatation des approvisionnements dans les usines françaises. A ce moment, les traites du premier type seraient remplacées par des traites à trois mois du type normal, tirées par les constructeurs et acceptées par la S.N.C.F.

La S.N.C.F. se réserverait bien entendu la possibilité de remettre à l'escompte les traites tirées sur les constructeurs et qu'elle détiendrait en Portefeuille.

Cette formule ne soulève pas d'objection de la part des constructeurs officieusement consultés. D'autre part, il a été confirmé par la Direction Générale de l'Escompte à la Banque de France, que l'escompte des traites tirées par la S.N.C.F. ne donnerait lieu qu'à la commission d'escompte d'usage (0,60 % l'an), à l'exclusion de la commission d'acceptation prévue par les Banques dans leurs propositions (2,40 % l'an).

La seule incertitude à laquelle laisse place l'escompte de telles traites porte sur le taux d'escompte lui-même. On ne peut guère mettre en discussion que ces traites présentent le caractère de papier financier au sens de la réglementation de la Banque de France. Comme telles, ces traites paraîtraient devoir donner lieu à escompte au T.B.S. (2 1/4 %). Toutefois, s'agissant d'un papier financier portant la signature de la S.N.C.F., et compte tenu de la décision prise antérieurement par la Banque de France d'appliquer le T.B.I. (1 3/4 %) à l'escompte du papier essentiellement financier émis par la S.N.C.F. sous forme de billets à ordre, il apparaît que le même régime privilégié d'escompte devrait être étendu aux dites traites. La question a été posée, sous forme de Note verbale, à la Banque de France, qui doit incessamment prendre à ce sujet une décision, que l'on peut espérer favorable aux intérêts de la S.N.C.F.

Un projet de lettre adressée aux constructeurs et actant la formule ci-dessus décrite a été préparé. Si le Comité en approuve les termes, les dispositions qui y sont mentionnées seraient immédiatement applicables à l'avance de 180 millions proposée au Conseil, puis ultérieurement reprises dans les projets de marchés à soumettre à celui-ci.

S.N.C.F.

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

Note
fr Cursel

Paris, le

PROJET DU 2 SEPTEMBRE

F nº A

Copie transmise au Service MT de la Région Est

Il y aura lieu :
- de transmettre sans délai, après approbation, au Service F (Subdivision FT), les demandes visées en A;
- à constatation des approvisionnements en usine, d'établir, pour la part correspondant aux matières visées par la présente note, des notifications d'autorisation de tirer traite, sans indication de date d'échéance, portant la mention : matières importées des Etats-Unis; à faire adresser aux constructeurs par la Subdivision FT

Copie aux Services T et X, pour information.

Copie transmise à M. le Chef de la Division de la Comptabilité Générale, en lui demandant d'adresser à la Subdivision FT les notifications d'autorisation de tirer traite visées en B, qui ne porteront pas de date d'échéance et seront revêtues par le Service MT-Est de la Mention : Matières importées des Etats-Unis; à faire adresser aux constructeurs par la Subdivision FT.

Réf. : Votre lettre LF/MP du 28 juin 1947.

Objet : Financement des achats aux Etats-Unis des matières nécessaires à la construction en France de 12.000 wagons.

Messieurs,

Comme suite à nos récents entretiens, j'ai l'honneur de vous faire savoir que la S.N.C.F. serait d'accord pour assurer, selon les dispositions générales mentionnées ci-après, le financement des achats aux Etats-Unis des matières nécessaires à la construction en France des 12.000 wagons visés par votre lettre citée en référence.

Les sommes nécessaires au "Groupe français pour fourniture de matériel de chemin de fer" lui seraient versées par nos soins, la couverture des sommes ainsi avancées étant assurée par des traites à trois mois, tirées par la S.N.C.F. sur les constructeurs français selon une répartition tenant compte du prix des matières américaines à recevoir par chacun d'eux. Ces traites seraient renouvelées à échéance dans la mesure où l'approvisionnement des dites matières chez le constructeur n'aurait pas encore été constaté.

Lorsqu'un tel approvisionnement aurait été constaté, les traites du type précédent ne seraient plus renouvelées et la S.N.C.F. adresserait au constructeur, pour le montant de cet approvisionnement, une autorisation de tirer traite dans les conditions habituelles.

Pratiquement, les opérations en cause seraient réalisées comme suit :

A { Le "Groupe français" notifie à la S.N.C.F. (Service du Matériel et Traction - Région Est), à l'appui des pièces justificatives utiles, au moins une semaine à l'avance, les sommes qu'il aura à payer tant aux Banques qu'éventuellement à l'Impex au

Groupement Syndical des Constructeurs de
matériel roulant de Chemin de fer
14, rue Cambacérès, Paris (8e)

titre de fournitures américaines non encore réceptionnées dans les usines françaises. Il accompagne cette notification de la décomposition des sommes susvisées par constructeur français intéressé.

La S.N.C.F. remet au "Groupe français" des traites à trois mois tirées sur les constructeurs pour des montants correspondant à leur part respective et règle ensuite les sommes en cause au "Groupe français" contre remise des dites traites acceptées par les constructeurs et domiciliées en banque par leurs soins.

Lorsque ces traites arrivent à échéance et qu'aucun paiement d'acompte sur matières approvisionnées en usine n'est à régler, la S.N.C.F. tire de nouvelles traites de même montant que les précédentes, les fait accepter par les constructeurs par l'intermédiaire du "Groupe français" et en règle le montant à ceux-ci valeur veille de l'échéance.

Lorsqu'un approvisionnement en usine a été constaté et donne lieu à acompte à payer au constructeur, les traites ci-dessus cessent d'être renouvelées à concurrence du montant du dit acompte. En contre-partie, le constructeur reçoit de la S.N.C.F. par l'intermédiaire du Groupe français, des notifications d'autorisation de tirer des traites à trois mois de la veille de l'échéance des traites non renouvelées et pour des montants correspondant à celles-ci.

Après amortissement total des traites tirées par la S.N.C.F. sur les constructeurs, le solde des acomptes à régler par la S.N.C.F. sur constatation des matières approvisionnées en usine donne lieu à une notification d'autorisation de tirer traite dans les conditions habituelles.

Par application de notre lettre D.... du ...., les matières qui viendraient à être perdues en cours de transport demeureraient à la charge de la S.N.C.F. En conséquence, les procès-verbaux de perte seraient assimilés à des constatations d'approvisionnement en usine, étant entendu qu'aux notifications d'autorisation de tirer traite seraient substitués des paiements comptants.

Il est bien entendu que les dispositions de la présente lettre seraient uniquement applicables aux matières importées des Etats-Unis et pour la contrevaleur du prix d'acquisition de ces matières, réglée par le "Groupe français". Les constatations en usine devraient donc être faites séparément pour les matières auxquelles sont applicables les dispositions susvisées et pour les autres matières.

Je vous serais obligé de me faire confirmer par chacun des constructeurs intéressés et par le "Groupe français" leur accord sur les dispositions ci-dessus, étant entendu que, en attendant la passation des marchés à intervenir entre ceux-ci et la S.N.C.F., le montant des sommes à verser par cette dernière, en application des dites dispositions, ne pourra excéder le maximum autorisé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et notifiée au "Groupe français".

Veuillez agréer, ...

Le Président

~~Le Chef du Service,~~