

5032H 424 / 21

712

(1943)

A

Modalités de rémunération des entreprises de manutention
(Intervention soit du tonnage manutentionné, soit du nombre de
wagons chargés ou déchargés)

(s) C.A. 17. 3.43 4 III

Modalités de rémunération des entreprises
de manutention.

QUESTION III - Marchés et Commandes

Avenant au traité concernant l'exécution des
travaux de transbordement des marchandises
à la gare de Paris-Batignolles.

Sténo (p.4)

M. GRIMPET - Au lieu d'être calculée comme il en est en général dans les autres contrats de l'espèce en fonction du tonnage manutentionné, la rémunération de l'entreprise est établie par wagon chargé et chargé. Or, les conditions de chargement se sont considérablement modifiées, l'augmentation du nombre de colis ayant été très supérieure à celle du nombre des wagons et, de ce fait, le prix alloué par wagon est devenu inférieur à la dépense réelle de main-d'œuvre, charges comprises. D'autre part, l'entreprise, sans procéder à une augmentation de salaires proprement dite, a été obligée de concéder à son personnel certains avantages. Il y a donc lieu d'adapter le traité par un avenant dans les conditions que précise la note.

Le seul point important à signaler est précisément ce mode de calcul de la rémunération au wagon. A priori, il pourrait sembler plus exact de prendre comme base le tonnage manutentionné. Mais, si l'on va au fond des choses, on se rend compte que l'on ne dispose, pour déterminer ce tonnage, d'aucune mesure précise et que celui-ci ne peut être apprécié qu'empiriquement, en fonction de la capacité utilisée du wagon. De telle sorte qu'on doit plutôt se demander si, au contraire, il ne serait pas préférable, dans tous les contrats de cette nature, de fixer la rémunération par wagon traité.

.....

L'avenant prévoit, en outre, un ce rectif destiné à tenir compte des conditions d'utilisation des wagons qui peuvent présenter des variations sensibles. Le seul élément d'information précis étant le nombre de colis livrés à domicile, l'indice de correction serait déterminé en divisant ce nombre par la différence entre le nombre des wagons reçus à décharger et celui des wagons rechargés, ce qui donne le nombre moyen de colis par wagon. Il y aurait également à tenir compte du poids des colis. Mais il a été établi, par sondages, que le poids moyen des colis varie peu, ce qui n'a rien de surprenant.

L'avenant ne paraît donc pas appeler d'observation. Il conviendra seulement d'examiner la question de savoir si, d'une manière générale, la S.N.C.F. n'aurait pas avantage à étendre le mode de rémunération au wagon.

M. LE BERNERAI - Cela dépend des gares.

M. GRIMPRET - Je ne vois pas bien pourquoi, à la gare de Paris-Pejaol, il est préférable de rémunérer l'entreprise au tonnage et, à Paris-Batignolles, de la rémunérer au wagon.

M. BARTHELOT - Si, pour Paris-Batignolles, l'entreprise avait été rémunérée au tonnage, il n'aurait pas été nécessaire de reviser le traité et de passer un avenant. C'est uniquement parce que le nombre de colis par wagon a augmenté que nous sommes dans l'obligation de le faire.

M. GRIMPRET - Seulement, la mesure du tonnage ne peut, comme je l'ai indiqué, être faite que de manière très grossière.

M. BARTHELOT - On la mesure après, à l'aide des écritures, et non au moment de la manutention.

M. GRIMPRET - Au fond, la vérité est que ce sont des travaux qui, par leur essence même, devraient être exécutés en régie.

M. BOUTET - Il n'y a pas d'unité de mesure.

M. GRIMPET - Oui, on manque d'éléments précis. Aussi, me suis-je demandé, après les explications que j'ai entendues, si la rémunération au wagon n'est pas, au total, la meilleure formule.

M. BERTHELOT - Cela dépend des chantiers.

M. LE DESHERAIS - Dans les chantiers où les colis sont tous à peu près du même poids, en effet, cette formule est la meilleure.

M. GRIMPET - On pourrait, par sondage, apporter une correction tenant compte du poids des colis.