

5052H h2h / 23

712

(1965)

A

Détermination des prix des marchés sur dépenses
contrôlées

Circulaire A.N. N° 29	28.10.44			
(s) C.A.	21. 2.45	2	III	1°
Circulaire A.N. N° 6	7. 3.45			
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	7. 3.45			
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	26. 3.45			
(s) C.A.	4. 7.45	2	I	

Extrait du P.V. de la séance du Conseil
d'Administration du 4 juillet 1945

Question I - Adoption du Procès-Verbal

Marchés sur dépenses contrôlées

M. TOURNEMAINE, au nom des représentants de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer au sein du Conseil, donne lecture de la déclaration suivante, en demandant qu'elle soit annexée au Procès-Verbal :

" Au cours de la séance du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. du mercredi 20 juin, M. le Président nous a déclaré qu'il avait l'intention de présenter une demande d'augmentation des tarifs ferroviaires au Ministre des Travaux Publics, afin de couvrir le déficit d'exploitation de l'année en cours.

.....

" L'augmentation des tarifs ferroviaires proposée par la S.N.C.F. ne fera qu'apporter un peu plus de difficultés encore à la situation déjà malheureuse de l'ensemble des masses laborieuses de notre Pays.

" Nous vous rappelons que nous avons déjà fait des observations au cours des séances antérieures, au sujet de la politique financière de la S.N.C.F. sur le chapitre des dépenses qui est loin de nous donner ...

satisfaction. Nous indiquons que les marchés de grè à grè sur dépenses contrôlées, passés avec les entreprises de construction et de déblaiement sont une politique désastreuse permettant aux entreprises privées de grossir les dépenses sans pouvoir obtenir un rendement de travail contrôlable.

.....

M. LE PRESIDENT

Les critiques présentées à l'encontre des marchés sur dépenses contrôlées appellent, d'autre part, une observation. Un large débat s'est institué sur cette question au sein du Conseil; personne ne s'est montré spécialement favorable à ce type de marchés et ils n'ont été finalement approuvés qu'en raison de ce que, eu égard aux conditions exceptionnelles dans lesquelles se présentait l'exécution des déblaiements et des travaux de reconstruction, il n'était pas possible matériellement de recourir à une autre formule.

En tout état de cause, il importe de souligner que les dépenses résultant de ces marchés ne pèsent pas sur le compte d'exploitation : elles s'inscrivent soit au compte de reconstruction, soit au compte d'établissement qui, eux, ne sont pas alimentés par les recettes normales du trafic. Le déficit qu'il s'agit de couvrir et, le problème étant envisagé sous cet angle, on peut même indiquer qu'à l'intérieur de ces dépenses, la part afférente aux travaux ne dépasse pas 4 à 5 milliards. Quelque rigoureuse que puisse se faire la gestion en la matière, l'économie serait ainsi, de toute façon, sans aucune mesure avec les 30 milliards d'insuffisance à résorber.

.....

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de
fer et des Transports
--

Service du Contrôle Technique
--

3ème Bureau
--

Paris, le 26 mars 1945

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports

Référence à rappeler :
A.G. 204 - II

à

M. le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la S.N.C.F.

OBJET : Instructions complémentaires pour la passation des marchés
sur dépenses contrôlées.

Je vous adresse, ci-joint, 2 exemplaires de ma circulaire
aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées série A n° 6 du 7
mars 1945, portant instructions complémentaires pour la passation
des marchés sur dépenses contrôlées.

Les études préparatoires à cette circulaire ayant été effec-
tuées en accord avec vos Services, je vous prie d'appliquer en ce
qui vous concerne des dispositions du même ordre, de manière que
dans chaque département l'harmonie des prix soit réalisée entre
les marchés concernant mon Administration et ceux concernant votre
Société.

P. le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des transports,

.....

712

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Personnel

4^e Bureau

- C O P I E -

Paris, le 7 mars 1945

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de
la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous envoyer, ci-joint, un exemplaire de la circulaire série A N° 6 du 7 mars 1945, et de son annexe, relative aux marchés sur dépenses contrôlées, que j'adresse aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

Cette circulaire a pour objet de mettre à jour les éléments servant de base aux calculs des coefficients de majoration et de rechercher une meilleure adaptation des marchés aux conditions actuelles de fonctionnement des entreprises. Il y aurait intérêt à réaliser une uniformité aussi complète que possible des méthodes suivies, en la matière, par les diverses Administrations publiques et par votre Société.

A cette fin, je vous demanderai de bien vouloir, pour les marchés de cette nature passés par la S.N.C.F., vous inspirer dans la plus large mesure possible des règles qui sont exposées dans la dite circulaire.

Signé : René MAYER.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Personnel - 4ème Bureau

Circulaire série A N° 6

Marchés
sur dépenses contrôlées

Instructions complémentaires.

Paris, le 7 mars 1945

LE MINISTRE

à M.M. les INGENIEURS EN CHEF

La circulaire Série A N° 29 du 28 octobre 1944, dont la publication s'est trouvée retardée par suite des événements de l'été dernier, a rassemblé en un texte unique les instructions relatives aux marchés de travaux rémunérés sur la base des dépenses contrôlées. Depuis la préparation de cette circulaire, diverses modifications réglementaires sont intervenues qui rendent utile une mise à jour des éléments servant de base aux calculs des coefficients de majoration, en même temps qu'il y a lieu de rechercher une meilleure adaptation des marchés aux conditions actuelles de fonctionnement des entreprises. Cette mise au point a fait l'objet d'une étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées, poursuivie en liaison avec les Services de la S.N.C.F. et avec ceux du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Elle doit donc permettre de réaliser une certaine uniformité entre les méthodes pratiquées à cet égard par les diverses Administrations.

Révision des éléments du calcul des coefficients R, R', R".

Vous trouverez à la fin de la présente circulaire trois tableaux, mis à jour au 1er janvier 1945, qui donnent les éléments intervenant dans le calcul des coefficients R, R', R". Ils font état, à titre d'indication, des majorations survenues dans les taux des assurances sociales, des allocations familiales, ainsi que de la suppression du fonds de compensation, et de la création d'une taxe pour les allocations aux vieux travailleurs.

Vous remarquerez que le taux relatif au petit outillage, à débattre dans chaque cas, peut être compris entre 1 et 2 %.

D'autre part, la quote-part des frais généraux de siège a été portée, mais à titre temporaire seulement, de 3,5 à 4,5 %, pour tenir compte du rôle momentanément plus important que peuvent jouer les marchés sur dépenses contrôlées dans l'activité des entreprises par suite des difficultés exceptionnelles de la situation actuelle qui peut obliger à recourir plus souvent qu'il ne serait désirable à ce type de marché.

Le taux B/100 du bénéfice brut demeure limité à 5 %.

Dépenses à prendre en compte dans le montant des salaires S.

La circulaire du 28 octobre 1944 (pages 3 et 4) donne des indications sur la détermination du montant des salaires à prendre en compte dans les formules. En particulier, elle exclut les traitements et salaires des personnels attachés au siège social ou bien à un établissement local permanent de l'entreprise (usines ou bureaux). Or cette prescription, parfaitement justifiée lorsqu'il s'agit de chantiers à gros effectifs, fonctionnant de façon autonome en dehors du siège social et possédant en permanence tous leurs cadres de techniciens, risquerait de pénaliser, dans un sens contraire à l'intérêt général les petites et moyennes entreprises à caractère technique prédominant (charpentiers en bois ou en fer par exemple), qui ne peuvent employer utilement sur chaque chantier qu'un nombre relativement peu élevé d'ouvriers, spécialistes pour la plupart, et ne justifient pas la présence continue des Ingénieurs chargés de la direction technique des travaux.

En raison de l'immensité des destructions à réparer, il est indispensable d'obtenir le meilleur rendement du personnel technique de telles entreprises, en l'utilisant, toutes les fois qu'il est possible, sur plusieurs chantiers fonctionnant simultanément, sur lesquels les Ingénieurs dont il s'agit font des séjours périodiques d'après les besoins propres à chacun de ces chantiers.

C'est aussi le moyen d'ouvrir en même temps le plus grand nombre de chantiers que permettent les moyens d'exécution disponibles.

Dans l'impossibilité où l'on se trouve alors de répartir avec exactitude entre les différents chantiers les frais de direction technique dont il s'agit, la seule méthode simple et pratique paraît être de recourir à une rémunération forfaitaire à incorporer dans les salaires S comme on le fait pour les salaires du personnel de direction locale attaché en permanence à chaque chantier. Dans l'organisation envisagée, ce personnel local pourra subir une certaine réduction dont vous aurez à tenir compte, le cas échéant, lorsque vous examinerez les propositions de l'entrepreneur relativement à l'organisation du chantier.

En conséquence des observations qui précèdent, je vous autorise à prendre en compte dans le montant des salaires S, sous la dénomination de forfait mensuel de direction technique, une somme forfaitaire à débattre lors de la passation de chaque marché, dans la limite d'un maximum de 12.000 fr par mois sans que cette somme puisse en outre dépasser 12 % du montant moyen mensuel des salaires du personnel du chantier, tel qu'il a été prévu au programme d'organisation du dit chantier, soumis à l'agrément de l'Ingénieur en Chef.

Pour la détermination de ce forfait, vous aurez à tenir compte de la nature et des difficultés des travaux et surtout de leur technicité. Ces considérations conduisent à exclure en principe de l'application du forfait mensuel de direction technique, des travaux tels que le déblaiement hors de l'eau, sauf toutefois

.....

certaines travaux spéciaux tels que l'étalement des immeubles.

Vous aurez à apprécier dans chaque cas s'il convient de fixer une durée limite d'application à cette disposition et de prévoir une faculté de révision du forfait.

J'ajoute que lorsque le chantier comportera plus de 150 ouvriers ou un montant mensuel moyen de salaires du personnel du chantier de plus de 600.000 fr, il n'y aura plus lieu, en principe, de stipuler l'attribution du forfait mensuel de direction technique, sauf cas absolument exceptionnels que vous auriez à apprécier en tenant compte principalement de la technicité des travaux.

En terminant, je vous rappelle la communication que je vous ai faite le 7 décembre 1944, pour valoir instructions, d'une lettre de M. le Ministre de l'Economie Nationale du 21 novembre 1944 rédigée en accord avec M. le Ministre du Travail, de laquelle il résulte, en ce qui concerne les travaux rémunérés sur la base des dépenses contrôlées, que les salaires des ouvriers à prendre en compte dans le calcul de S ne sauraient être supérieurs aux taux régulièrement homologués.

Enfin, j'ajoute que les présentes instructions n'ont aucunement pour objet, en facilitant la passation de marchés de travaux rémunérés sur la base des dépenses contrôlées, d'étendre l'application de ce type de marché, laquelle doit conserver un caractère exceptionnel conformément aux prescriptions de la circulaire du 28 octobre 1944.

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Signé : René MAYER.

ANNEXE A LA CIRCULAIRE SERIE A N° 6
du 7 mars 1945

TABLEAUX DONNANT LES ELEMENTS DU CALCUL DES COEFFICIENTS R, R', R"

1er Tableau - Coefficient R -

Eléments	Pourcentages partiels	Observations
Assurances accidents du travail (y compris taxe pour alimentation des fonds de garantie et de majoration des allocations)	11 %	Taux variables suivant la nature et les conditions d'exécution des travaux. A déterminer dans chaque cas.
Taxe relative aux allocations aux vieux travailleurs	3,6 %	
Assurances sociales	5,4 %	
Allocations familiales et allocation de salaire unique	12 à 20 %	Taux variables de 12 à 20 % selon les départements. A déterminer dans chaque cas.
Conzés payés	5,15 %	
Cotisation aux groupements départementaux d'apprentissage	0,30 %	
Taxe d'apprentissage	0,14 %	
Hygiène et sécurité	1 %	
Petit outillage	1 à 2 %	
Assurances accidents aux tiers	0,85 %	
Cotisation à l'organisme de sécurité	0,15 %	
Cotisations perçues par le Comité professionnel du Bâtiment et de la Construction métallique et des Travaux Publics à son profit et pour l'O.C.R.P.I.	0,84 %	Cotisations perçues en vertu de textes réglementaires seulement.
Patente normale	0,25 %	
Journée chômée du 1er mai	0,40 %	
Logement et cantine des ouvriers ..	mémoire	A déterminer à part, lorsqu'il y a lieu, d'après les circonstances de chaque marché.
Frais accessoires des articles précédents	1,00 %	
Total ...	43 à 52%	

2ème Tableau - Coefficient R'

Eléments	Pourcentages partiels	Observations
Montant des avances d'argent	1,33 %	Deux mois d'avance à 8 %
Quote-part des frais généraux de siège	4,5 %	Taux relevé de 3,5 à 4,5 % à titre temporaire seulement.
Total	5,83 %	

3ème Tableau - Coefficient R"

Eléments	Pourcentages partiels	Observations
Taxe à la production	3 %	Si l'entrepreneur fournit des matériaux, ce pourcentage doit être réduit.
Taxe sur les transactions	1 %	
Taxes locales (loi du 6 novembre 1941 modifiée par la loi du 31 décembre 1942)	0,05 en moyenne	Variable de 0 à 1,5 %.
Retenue pour les asiles nationaux ..	mémoire	Département de la Seine seulement.
Total	4,5 %	

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 21 février 1945

QUESTION III - Marchés et commandes.

1°) Marchés de déblaiement et de remise en état

- gar de La Chapelle,
- gare de Creil et de Petit-Thérain,
- gare de Boulogne
- Gare de Tergnier,
- gare d'Hirson,
- gare de Laon,
- Triage de Vaires.

Recours aux marchés sur dépenses contrôlées

M. BOUTET souligne que la dédication à prendre dépasse de beaucoup en importance les 8 marchés aujourd'hui présentés. D'autres marchés de même nature, engageant également un total de dépenses élevé, ressortissent, en effet, par le jeu des délégations de pouvoirs à la compétence du Président et à celle du Directeur Général. Mais l'approbation, en ce qui les concerne, a été différée en attente des conclusions de l'examen qui fixera la position du Conseil.

Il paraît inutile d'insister sur les conditions particulières dans lesquelles se présentent les marchés. Etant donné la nature des travaux à effectuer, au milieu de monceaux de ferrailles et de gravats et sur un terrain parsemé d'engins non explosés, aucun devis ne pouvait être établi; les contrats, de ce fait, ne peuvent que prendre la forme de marchés sur dépenses contrôlées, l'entrepreneur étant remboursé de ses dépenses et recevant, en outre, une certaine somme à titre de bénéfice. D'autre part, les textes n'ont pu être mis au point qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux entrepris sans délai en raison de leur caractère d'urgence, et ceci explique le retard avec lequel le Conseil est saisi.

Entre temps, d'ailleurs, certaines difficultés sont apparues, tenant, tout d'abord, aux différences constatées sur divers points entre les conditions auxquelles la S.N.C.F. se proposait de traiter et celles prévues dans les marchés préparés par d'autres administrations, notamment les Ponts et Chaussées : la S.N.C.F. faisait état dans certains cas de majorations de l'ordre de 78 %; alors que celles-ci n'étaient que de l'ordre de 62 % pour les Ponts et Chaussées, d'où l'on pouvait conclure que le chemin de fer admettait des conditions particulièrement onéreuses. La question a été portée devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Une Commission a été nommée et les conclusions auxquelles elle a abouti, sur le rapport de M. BUFQUIN, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, feront l'objet, d'ici quelques jours, d'une circulaire ministérielle qui sera adressée à titre d'information à la S.N.C.F. En réalité, les majorations ne portaient pas sur des bases identiques, et le dépouillement minutieux auquel il a été procédé a montré qu'en définitive, les prix alloués étaient assez proches les uns des autres.

Une autre difficulté est résultée de ce que, au début, un marché-type avait été adopté pour tous les travaux, quelle que soit leur importance. Il est apparu que certaines majorations ne devaient pas

être exactement proportionnelles aux dépenses. C'est ainsi, par exemple, que la surveillance des chantiers, à partir d'un niveau donné, n'occasionne plus un surcroît de charges en rapport avec l'augmentation des effectifs; on a donc cherché à limiter aux frais généraux de l'entreprise les sommes payées à ce titre, lorsque le marché dépasse un certain montant. Mais les travaux étaient déjà en partie exécutés, il a donc fallu demander, pour les contrats importants, un rabais sur les formules qui avaient été tout d'abord acceptées. Les négociations ont été laborieuses, mais les entrepreneurs ont compris que leurs marchés ne pouvaient comporter que les majorations légitimes et ont finalement donné leur accord dans un esprit de conciliation auquel il convient de rendre hommage.

M. de LAVIT, qui doit rapporter les marchés, s'est rapproché de M. BUFQUIN et s'est assuré qu'ils ne présentaient pas, par rapport au marché-type adopté par la Commission du Conseil Général des Ponts et Chaussées, des divergences susceptibles d'entraîner ultérieurement des difficultés.

Le Comité a reçu, d'autre part, l'assurance que ces marchés, qui, en principe, se terminent le 28 février, seraient, sauf cas exceptionnels, les derniers marchés de déblaiement sur dépenses contrôlées. Les marchés à venir seront conclus à forfait et il serait bon que les Services mettent dès à présent au point le nouveau type de contrat, de telle sorte que le Conseil puisse être saisi sans trop de retard.

M. de LAVIT après avoir rappelé les caractéristiques des marchés, indique que le Comité n'a pas d'objection quant à la procédure adoptée. Comme lors des travaux de reconstruction de 1940, la demande était de beaucoup supérieure à l'offre, des adjudications n'étaient pas possibles. Pour éviter toute perte de temps, la S.N.C.F. a réparti les travaux entre des entreprises qui travaillaient pour elle depuis longtemps, dont elle connaissait les moyens d'action et qu'elle estimait capable de les mener à bien dans les moindres délais.

D'autre part, la rémunération sur dépenses contrôlées, malgré les graves inconvénients qu'elle présente, est la formule qui correspond à une période d'incertitude dans laquelle ni la quantité des travaux ni leur prix ne peuvent être déterminés à l'avance. L'entreprise justifie de ses dépenses qu'on contrôle et qu'on lui rembourse. On lui accorde, ensuite, la rémunération de ses charges accessoires et de ses frais généraux, plus un bénéfice convenable, cette rémunération étant calculée en appliquant aux dépenses des coefficients de majoration. La même procédure a été employée par les Services des Ponts et Chaussées et, ainsi que l'a indiqué M. BOUTET, l'unité de vues a été réalisée entre les deux Services.

En définitive, les prix sont élevés. Mais le Comité, à la suite des explications qui lui ont été données, considère qu'ils ne sauraient être regardés ni comme excessifs, ni comme anormaux. Pour les apprécier en équité, il faut se reporter à l'époque à laquelle les marchés ont été lancés : d'un côté, la S.N.C.F. désireuse de rétablir dans le délai le plus bref les communications auxquelles était suspendu le sort du Pays, de l'autre, des entrepreneurs ne perdant pas évidemment le souci de leurs intérêts, mais certainement inquiets devant les éléments inconnus que représentait pour eux la nature des destructions et, notamment, la présence d'engins non éclatés enfouis dans les décombres.

Ainsi que l'a indiqué M. BOUTET, les marchés se terminent le 28 février. L'assurance a été donnée au Comité, qui a insisté sur ce point, qu les travaux exécutés au delà de cette date donneront lieu à de nouvelles discussions. Les rémunérations seront donc examinées dans des conditions qui marqueront un acheminement vers un régime plus normal auquel le Conseil manifesterait certainement son désir de revenir.

M. ARON reconnaît que les explications qui viennent d'être données éclairent beaucoup la question.

Mais il s'agit de marchés d'un type qui, a priori, inspire une certaine méfiance et que seules des circonstances exceptionnelles peuvent justifier. Les engagements, en outre, atteindront nécessairement des sommes très élevées, dont le montant total d'ailleurs n'est pas donné.

Or, en dépit des précisions qui viennent d'être fournies, la lumière n'est pas faite sur un point capital, celui de savoir si, pour chacun des cas, il était vraiment indispensable de recourir à cette forme de régie sur dépenses contrôlées. La S.N.C.F. ne pouvait-elle trouver dans son personnel, dans ses moyens d'action, la possibilité d'exécuter elle-même au moins une partie importante des déblaiements ? A défaut, n'était-il pas possible de recourir à d'autres procédés qui sont normaux en temps de guerre, tels par exemple que les réquisitions de main d'oeuvre ou l'utilisation d'équipes de prisonniers ?

Il paraît difficile que le Conseil se prononce avant d'être renseigné à cet égard et que lui soit apportée, autant qu'il est possible, la justification que le marché sur dépenses contrôlées s'imposait et s'imposait partout §.

.....

M. LEMAIRE répond, tout d'abord, que la S.N.C.F. a fait le plus large emploi de son propre personnel. Dès le 15 novembre, on comptait, sur les chantiers, sur un effectif total de 125.000 hommes, 27.000 agents du chemin de fer. Sans doute, ce nombre a-t-il baissé progressivement au fur et à mesure de la reprise du trafic et des nécessités de service. Néanmoins, actuellement, sur un total de 90.000 ouvriers, 19.000 encore appartiennent aux cadres de la S.N.C.F. Il était difficile de faire mieux parce que la seule main d'oeuvre qui peut être utilisée sur un chantier déterminé, étant donné les difficultés de logement et de transport, est celle qui se trouve sur place ou à proximité. Dans le Nord, en particulier, où les travaux ont revêtu la plus grande importance, de gros effectifs ont été concentrés; mais les besoins des chantiers, qui, dans cette région, se sont élevés à plus de 50.000 ouvriers, excédaient de loin toutes les possibilités.

En dehors des disponibilités ainsi prélevées sur ses propres agents, la S.N.C.F. a recouru aussi largement qu'il était possible aux auxiliaires dont le concours est normalement sollicité par les Services de la Voie.

.....

En ce qui concerne le recours à la réquisition, la réponse ressort des indications précédentes. Le droit de réquisition n'appartient pas à la S.N.C.F. mais aux seuls Pouvoirs Publics. Or, depuis des mois, le chemin de fer s'emploie surtout auprès des Services ministériels à hâter le remplacement de ses excédents.

Malgré cela, il n'y aurait encore que des avantages à ce que la réquisition de la main d'oeuvre soit organisée, car, s'il y a pléthore

d'ouvriers sur beaucoup de chantiers, ceux-ci, sur d'autres chantiers, demeurent, au contraire, en nombre insuffisant. Certes, les difficultés auxquelles on s'est heurté au cours des derniers mois ne peuvent guère être immédiatement surmontées, surtout les difficultés de logement et d'hébergement. Mais on peut penser que des facilités plus grandes apparaîtront prochainement, surtout en ce qui concerne les constructions de baraquements, et que, sous l'égide du Ministère du Travail qui paraît entrer dans la voie des déplacements obligatoires à condition, bien entendu, que la main d'oeuvre soit logée et nourrie dans des conditions admissibles, des résultats pourront être obtenus.

Enfin, la S.N.C.F. a cherché à obtenir le concours d'un grand nombre de prisonniers : c'était là a priori une solution séduisante, en particulier du point de vue des dépenses. Dès le mois de septembre, une demande en ce sens avait été présentée par le canal de la Commission Interalliée à concurrence d'un effectif de 12.000. Mais il n'y a été donné satisfaction qu'avec la plus grande parcimonie, à telle enseigne que le nombre de prisonniers occupés que les chantiers n'a jamais dépassé 1.700 dans les plus belles semaines. De nouvelles demandes ont été formulées, notamment à la Commission de la Main d'Oeuvre au Ministère du Travail. En octobre, un programme d'utilisation de 20.800 prisonniers a été encore établi. Mais aucun résultat pratique n'a été enregistré et actuellement les prisonniers occupés ne sont plus que d'un millier environ.

On notera, au surplus, que, généralement, le soin est laissé à la S.N.C.F. non seulement de loger et de nourrir cette main d'oeuvre, mais encore de la garder. Ce sont des conditions extrêmement sévères, qui n'en facilitent pas l'emploi.

M. ARON remercie M. LEMAIRE des indications qu'il vient de donner. Toutefois, celles-ci ne lui permettent pas de se déclarer parfaitement éclairé.

En particulier, il en ressort que la S.N.C.F. se trouverait amenée à maintenir sur ses chantiers des effectifs pléthoriques dont elle n'a plus l'emploi. On ne comprend pas bien une telle situation : la S.N.C.F. a son autonomie financière et on ne voit pas comment elle peut être tenue de continuer à payer, par l'intermédiaire d'un entrepreneur et à grands frais, de la main d'oeuvre qui n'aurait plus à travailler. Aussi bien, à supposer même qu'il y eût pour elle impossibilité de se dégager, quelles raisons s'opposeraient à ce que cette main d'oeuvre fût transférée là où elle serait susceptible de trouver son utilisation ?

Cette affaire, qui est très importante, pose de graves problèmes et, sans être opposé à l'approbation des marchés, M. ARON préférerait, pour sa part, que le Conseil ne prît pas parti avant d'avoir été saisi d'un rapport d'ensemble, qui demeurerait au dossier comme motivant sa décision.

M. BOUTET précise que M. LEMAIRE a traité, en réalité, deux questions qui sont nettement distinctes.

Dès le lendemain de la libération, la S.N.C.F. a dû entreprendre d'urgence le déblaiement de ses emprises. On aurait pu, comme l'a indiqué M. ARON, envisager une régie. Mais une telle formule se serait heurtée, dans beaucoup de cas, à des difficultés considérables - nourriture et logement du personnel, encadrement, outillage, etc... Il a donc fallu recourir, pour un nombre important de chantiers, au concours d'entrepreneurs. Les marchés nécessaires ont été lancés et ce sont ces marchés sur lesquels le Conseil est appelé aujourd'hui à se prononcer.

La nécessité dans laquelle on se trouvait d'aller vite a conduit, d'autre part, à embaucher une importante main d'oeuvre locale. Les travaux étant maintenant en voie d'achèvement, on se trouve en présence d'un second problème, celui de la résorption d'effectifs désormais excédentaires. Il s'agit là d'une difficulté nouvelle, dont la solution aura à être recherchée.

M. LE PRESIDENT croit devoir souligner à nouveau l'ambiance dans laquelle les Services se sont trouvés aux premiers jours de septembre. Ceux-ci n'ont eu, à ce moment, qu'une idée : rétablir, aussi vite qu'il était possible, les circulations indispensables à la conduite de la guerre et à la reprise de l'économie nationale. Faute de pouvoir monter sans délai un régime de régie, ils se sont adressés aux entreprises qui étaient sur place avec tout le personnel et le matériel voulus, et, grâce à ces dispositions, les travaux ont été entrepris aussitôt.

C'est seulement ensuite qu'ont pu être discutées avec les entrepreneurs les conditions dans lesquelles ils seraient rémunérés. Ainsi que l'a rappelé M. BOUTET, ces discussions ont été laborieuses et d'autant plus difficiles que l'on avait laissé espérer aux entrepreneurs des chiffres sur lesquels il a fallu, par la suite, leur demander d'importantes réductions, dans le temps même où on les pressait d'intensifier leur effort. La compréhension dont ces entrepreneurs ont fait preuve permet aujourd'hui de présenter des conditions beaucoup plus favorables que celles qui avaient été envisagées tout d'abord.

.....

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