

505 Lh h25 / 2

712

(1945)

Comparaison entre les prix de réparation
de matériel (autorails) pratiqués par les usines
nationalisées et les usines du secteur privé

(s) C.A. 24.10.45 7 III 3°)

Comparaison entre les prix de réparation de matériel pratiqués par les usines
nationalisées et les usines du secteur privé.

d'Administration du 24 octobre 1945

Question III - Marchés et commandes

3°) Marché avec la Régie Nationale des Usines Renault pour la réparation d'autorails

Comparaison des prix pratiqués avec
ceux des industries similaires ~~et~~
non nationalisées

P.V. p. 7

M. CLAUDON indique que les installations de la S.N.C.F., antérieurement spécialisées dans la réparation des autorails, notamment les ateliers de Rennes, ont été gravement endommagées au cours des opérations militaires de 1944. La S.N.C.F. se trouve, dans ces conditions, amenée à demander le concours de la Régie Nationale des Usines Renault dans le cadre d'un marché de 6 mois à dater du 1er mai 1945, avec deux reconductions possibles de 3 mois chacune.

Les prix, établis aux conditions de décembre 1944, sont exceptionnellement élevés, le Service le reconnaît lui-même. Le prix horaire ressort pour les moteurs à 130 fr, alors qu'à la même époque le prix normal était de 100 fr, - à 104 fr pour les boggies, châssis et caisses alors que le prix normal était de 50 à 60 fr, - à 75 fr pour les manutentions. Cela résulte du montant élevé des frais généraux des usines Renault qui, dans l'ensemble, ne travaillent qu'au tiers de leur production d'avant-guerre. Le résultat eut été différent si on avait considéré séparément la construction et la réparation des autorails, car le volume actuel des réparations est au moins égal à celui d'avant-guerre. Mais la Régie Renault a fait observer que son activité totale "réparations et constructions" dans la branche autorails n'est pas sensiblement supérieure à celle de son activité générale.

En présence de telles conditions, on eût pu envisager de limiter, par exemple, les réparations aux seuls moteurs pour lesquels la S.N.C.F. est dans l'obligation de s'adresser aux usines Renault. Mais cette solution - consistant à confier les moteurs à un réparateur et les châssis à d'autres réparateurs - n'aurait pas été dans présenter des difficultés considérables; d'autre part, les ateliers de la S.N.C.F. n'ont que peu de moyens d'effectuer eux-mêmes les réparations dont il s'agit et les autres réparateurs ne les exécutent qu'à une cadence beaucoup trop lente. Le contrat a donc été maintenu.

Aux conditions du 15 mars 1945, les prix indiqués dans la note doivent être portés pour les moteurs à 163 fr, pour les châssis à 130 fr et pour la manutention à 94 fr; sur cette base, le montant total du marché s'élève à 72 M.

Le Comité des Marchés a demandé au Service si, à de telles conditions, il était absolument indispensable de maintenir pour toute la période prévue l'appel aux usines Renault; la première reconduction de 3 mois actuellement en cours ne joue, en effet, que jusqu'au 31 janvier 1946, et il serait possible de dénoncer le marché le 31 décembre 1945. Or, le Service n'a pas caché qu'il estimait avoir besoin du concours de la Régie Renault jusqu'à la fin de 1946. Telle étant la situation de fait, le Comité, sans remettre en cause ce qui est déjà acquis et la reconduction en cours, propose que d'ici le 31 décembre la S.N.C.F. demande au Ministre de la

Production Industrielle s'il considère qu'elle doit continuer à payer une part aussi importante des frais généraux des usines Renault ou si, au contraire, il ne jugerait pas opportun d'intervenir en vue de limiter la part de ces frais à supporter par elle compte tenu de ce que le volume des réparations d'autorails est égal à celui d'avant-guerre. Au vu de la réponse du Ministre, il serait ultérieurement pris parti, en temps utile, sur la deuxième reconduction de 3 mois.

M. MOREAU-NERET n'est pas sans concevoir quelque inquiétude des hausses continues de prix que font apparaître les marchés. Il serait intéressant que pût être indiqué, au moins approximativement, ainsi que cela a été fait pour les autres marchés, le coefficient de majoration des prix de réparation d'autorails aux usines Renault par rapport à l'avant-guerre.

Quelles que soient les entreprises, on constate toujours des hausses très importantes. Mais il s'agit ici d'un établissement exploité sous un régime particulier et l'on aimerait pouvoir comparer ses prix avec ceux que font apparaître les conditions proposées par d'autres réparateurs. Etant donné en effet que, comme l'indique la note, les prix des usines Renault ne comprennent pas les charges habituelles de renouvellement et d'amortissement de l'outillage, on peut s'étonner, a priori, qu'ils soient plus élevés que les autres.

M. CLAUDON ne connaît pas exactement ce coefficient. Mais, comme il l'a déjà indiqué, le prix demandé par la Régie Renault était de 130 fr, valeur décembre 1944, alors que le prix normal était de 100 fr. On ne doit pas oublier que ces établissements disposent d'un potentiel très supérieur à leur activité actuelle et ils ne peuvent, pour autant, diminuer leurs frais généraux.

M. MOREAU-NERET observe que nombre d'autres entreprises se trouvent dans la même situation. Pour cette raison précisément la comparaison serait intéressante.

M. BIZOT souligne que l'activité de l'industrie automobile française est exceptionnellement réduite. Elle travaille dans l'ensemble au tiers de sa production d'avant-guerre, tandis que d'autres industries travaillent à environ 70 %.

M. TOURNEMAINE ne considère pas qu'il soit possible de faire une comparaison entre une usine occupant 30.000 ouvriers qui, tout en continuant à supporter les mêmes frais généraux, ne travaille qu'à concurrence d'une fraction seulement de son potentiel et une usine qui ne compte que 4.000 ouvriers et tourne à plein rendement.

M. LE PRESIDENT estime qu'en tout état de cause, un effort devra être fait avant le 31 décembre 1945 en vue d'obtenir une réduction du coefficient de frais généraux imposé, en l'espèce, à la S.N.C.F., lequel paraît vraiment excessif. On peut espérer que l'intervention du Ministre de la Production Industrielle permettra un abaissement de ce coefficient.

M. TOURNIER ne pense pas que le Ministre de la Production Industrielle puisse demander à la Régie des Etablissements Renault de travailler à perte.

M. MOREAU-NERET répond qu'un grand nombre d'entreprises travaillent à perte.

M. de TARDE insiste pour que soient fournis les éléments de comparaison demandés par M. MOREAU-NERET.

M. LEMAIRE indique qu'il est surtout intéressant de comparer le prix horaire de facturation au salaire horaire moyen. Or, comme l'indique la note, ce coefficient est de 4,35 ; il est élevé parce que la S.N.C.F. supporte l'incidence de l'ensemble des frais généraux. Si les frais généraux étaient ventilés selon la formule qu'avait préconisée le Service, les prix de Renault n'apparaîtraient vraisemblablement ni plus ni moins élevés que les autres.

En tout état de cause, les éléments de comparaison demandés seront fournis au Conseil.

.....