

5052H h9h/3

9322

(1938-39, h2-h5)

Location des ateliers de Nevers à la C.G.C.E.M.

V D.2523 - Transfert des ateliers -  
 - Repliement des ateliers de machines  
 d'Helleennes sur les ateliers de Nevers  
 (pour le temps de guerre)  
 V. D.411 -- Incorporation dans le cadre  
 SNCF des ouvriers occupés par CGCEM  
 dans les ateliers de Nevers.

D 9321 - Reprise de l'actif immobilier  
 de la Société Immobilière du Nivernais  
 pour le logement des ouvriers de Nevers

D 2522 Outillage de l'atelier de  
 Nevers (Reprise et amélioration)

I - Etablissement du bail et révision

	C.D.	30. 3.38	15	III	1°)
	C.A.	6. 4.38	15	III	8°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.M.	28. 4.38			
	C.M.	13. 7.38			
	C.M.	21. 7.38			
	C.M.	29. 9.38			
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A.	3. 2.39			
	C.A.	12. 5.43	2	III	1°)
	C.A.	2. 6.43	4	III	1°)
	C.M.	8. 6.43			
Note pour le Président		29. 7.43			
Note du Vice-Président		2. 9.43			
Avenant approuvé par le Président		18. 4.44			

II - Résiliation

Lettre S.N.C.F. à la C.G.C.M.		16.10.44			
Lettre de C.G.C.E.M. à SNCF		25.10.44			
Lettre S.N.C.F. à la C.G.C.E.M.		25.11.44			
(s) C.A.		20.12.44	9	lter	
Lettre S.N.C.F. à C.G.C.E.M.		8. 2.45			

Location des ateliers de Nevers à la C.G.C.E.M.

II

Resiliation du bail

Lettre S.N.C.F. à la C.G.C.E.M.	16.10.44		
Lettre C.G.C.E.M. à la S.N.C.F.	25.10.44		
Lettre S.N.C.F. à la C.G.C.E.M.	25.11.44		
(s) C.A.	20.12.44	9	IIter
Lettre S.N.C.F. à la C.G.C.E.M.	8. 2.45		

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 8 février 1945

Tm 231.050/20

D. 735/20

Reprise des Ateliers de Nevers  
par la S.N.C.F.

COPIE

Messieurs,

En m'accusant réception de notre décision de reporter au 30 avril 1945 la date de cessation définitive de l'exploitation des ateliers de Nevers par votre Société, afin de faciliter le règlement de toutes les questions concernant le personnel, l'outillage et les installations de ces ateliers, vous attirez notre attention sur deux questions importantes qui seraient à régler entre votre Société et la S.N.C.F., savoir :

- a) des indemnités de licenciement à verser à votre personnel ;
- b) une indemnité d'éviction à verser à votre Société.

En ce qui concerne a), nous vous confirmons que nous avons l'intention de reprendre la grande majorité du personnel travaillant aux ateliers de Nevers. Dans ces conditions, vous n'avez donc pas à le congédier et seuls pourraient prétendre à indemnité les quelques agents que nous ne pourrions pas conserver. Nous vous ferons connaître avant la fin de ce mois les noms des agents en question, en vue de leur congédiement par vos soins avec le délai de préavis contractuel.

En ce qui concerne b), la Convention d'exploitation des ateliers de Nevers et le Traité-Bail de leur location à votre Société, ainsi que leurs avenants, ne prévoient aucune indemnité à verser par la S.N.C.F., ni à leur échéance, ni même en cas de résiliation anticipée par l'Administration Supérieure ou par la S.N.C.F. (§ 1° a - du Traité-Bail et article 8 du 2ème avenant à la Convention).

Par ailleurs, vous ne sauriez valablement prétendre à l'octroi d'un préavis de non renouvellement de vos contrats. En effet, la Convention et ses avenants sont venus normalement à

.....

échéance le 31 décembre 1944 et ne comportent pas de préavis de non renouvellement ; le 3ème avenant au Traité-Bail stipule expressément que "son échéance est fixée au 31 décembre 1944, date à laquelle celui-ci prendra fin en même temps que la Convention d'exploitation des ateliers de Nevers". En outre, il est spécifié que le Traité-Bail suit le sort de la Convention et est résilié ipso-facto avec elle.

Vous ne pouvez donc pas nous opposer le préavis d'un an prévu par le Traité-Bail en cas de résiliation de celui-ci, à toute époque, par l'Administration Supérieure, clause qui a été maintenue dans le 3ème avenant à l'origine de sa négociation en 1943 parce qu'il y avait encore à cette époque plus d'un an à courir avant l'échéance normale prévue pour le 31 décembre 1944.

En conséquence, votre Société se devait de prévoir l'éventualité du non renouvellement de ses contrats de Nevers et la cessation de son activité au 31 décembre 1944, sans indemnité. Si cette échéance arrive peu après une période où vous avez dû faire face à de nombreuses difficultés d'exploitation, bien moins graves d'ailleurs que chez d'autres industriels, la S.N.C.F. ne saurait être tenue d'en assumer les frais.

Enfin, en acceptant le principe de la reconduction pure et simple, du 1er janvier au 30 avril 1945, des contrats échus au 31 décembre 1944, vous nous demandez, pour vous permettre à nouveau de couvrir vos frais d'exploitation pendant cette période, de travailler en régie. Nous ne voyons aucune raison technique qui justifie ce mode de travail et nous ne pouvons vous donner accord sur ce point.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 20 décembre 1944

---

QUESTION II ter - Compte rendu de la délégation exceptionnelle  
de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du  
14 juin 1944.-

P.V. (p.9) M. le Président rend compte des affaires suivantes qu'il  
a réglées dans le cadre de cette délégation :

I.- Marchés

Résiliation de la Convention et du Traité-Bail avec la Compagnie  
générale de Construction et d'Entretien du Matériel de Chemins de  
fer pour la réparation de locomotives dans les ateliers de Nevers.

Après échange de vues auquel prennent part M. le PRÉSIDENT,  
M. PAILLEUX et M. COURSAT, le Conseil prend acte du compte rendu

Pas de notes de séance.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

séance du 20 décembre 1944

QUESTION II ter

Compte rendu des affaires réglées par M. le Président  
du Conseil d'Administration en vertu de la délégation exceptionnelle  
de pouvoirs consentie par le Conseil le 14 juin 1944.

(extrait)

MARCHES

.....

Résiliation de la Convention et du Traité-bail  
avec la Compagnie Générale de Construction et  
d'entretien du Matériel de Chemins de fer pour  
la réparation de locomotives dans les ateliers  
de Nevers.-

(25 novembre 1944)

La Convention passée avec cette Compagnie pour la réparation de locomotives dans les ateliers de Nevers et le Traité-Bail concernant la location à cette Compagnie de ces ateliers qui appartiennent à la S.N.C.F. prenant fin le 31 décembre 1944, il lui a été notifié que la S.N.C.F. ne les renouvelerait pas et reprendrait elle-même l'exploitation de ses ateliers de Nevers dans les conditions prévues par le Traité-Bail. Toutefois, pour tenir compte des difficultés que soulèverait, dans les conditions actuelles, la cessation de l'exploitation par la Compagnie C.G.C.E.M. à une date aussi rapprochée de celle de la notification, cette date serait reportée au 30 avril 1945, la Convention et le Traité-Bail étant purement et simplement reconduit pendant cette période.

.....

Tm 231050/20

25 novembre 1944

Exploitation des ateliers  
de NeversCOPIE

Messieurs,

Au cours de nos récents entretiens au sujet de la reprise des ateliers de Nevers par la S.N.C.F., vous avez bien voulu attirer notre attention sur les difficultés nombreuses que soulèverait la cessation de votre exploitation à la date du 31 décembre 1944, trop rapprochée à votre avis de celle à laquelle vous avez été avisés de notre décision.

En raison des circonstances actuelles et pour faciliter le règlement de toutes les questions concernant le personnel, l'outillage et les installations des ateliers de Nevers, nous acceptons de reporter au 30 avril 1945 la date de cessation définitive de l'exploitation de ces ateliers par votre Société.

Pendant ce délai, nous considérerons comme purement et simplement reconduits la Convention et le Traité-Bail qui expirent normalement au 31 décembre 1944.

Je vous serais très obligé de bien vouloir me confirmer votre accord sur ces modalités.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

signé : FOURNIER

Compagnie Générale de  
Construction et d'Entretien de  
Matériel de Chemins de fer

9522  
Paris, le 25 octobre 1944

23, rue d'Aumale (9°)

COPIE

Monsieur le Président du Conseil  
d'Administration de la S.N.C.F.  
88, rue Saint-Lazare  
PARIS

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre D. 83.439/38 Tm 231.050/20 qui, bien que datée du 16 octobre, ne nous est parvenue que le 23 dans la soirée.

Ce matin, dans sa réunion habituelle, le Conseil de la C.G.C.E.M. en a pris connaissance avec étonnement.

Il pensait, en effet, bien que les derniers avenants à notre Convention du 14 décembre 1929 et au Traité-Bail du 9 septembre 1938, tous deux en date du 16 mai 1944, mentionnent l'un et l'autre, comme date d'échéance, le 31 décembre 1944, que le renouvellement de ces contrats, du moins pour une durée limitée, ne souffrirait aucune difficulté, irait même de soi, sous réserve de tel ou tel aménagement que nous pourrions ensemble concerter.

Nous rappelons à ce sujet que, lorsque nous nous sommes vus dans l'obligation de demander la révision extra-contractuelle de notre Convention, il nous a été répondu verbalement, puis par écrit (lettre du 16 juillet 1943, 4ème alinéa, de M. PONCET) que cette révision devait nécessairement être accompagnée d'une révision d'un certain nombre de clauses de cette même Convention de façon à nous mettre dans les mêmes conditions techniques d'exploitation que les autres réparateurs, avec lesquels venaient d'être conclus de nouveaux marchés.

Nous ne pouvions évidemment que nous incliner et, par suite, admettre, puisque aussi bien les nouveaux marchés conclus par la S.N.C.F. étaient tous d'une durée limitée, la fixation à une date relativement rapprochée, en fait le 31 décembre 1944, de l'échéance de notre nouveau contrat.

D'autre part, l'article 1er du 3ème Avenant au Traité-Bail "Durée du Traité-Bail", contient les dispositions suivantes :

"L'échéance du Traité-Bail est fixée au 31 décembre 1944, date à laquelle celui-ci prendra fin en même temps que la Convention d'exploitation des Ateliers de Nevers par la "C.G.C.E.M.".

"Dans le cas où cette Convention serait résiliée par anticipation pour une cause quelconque, le Traité-Bail serait lui-même résilié purement et simplement à la même date, sans qu'il soit besoin d'aucune formalité".

"Ces modifications ne sauraient porter atteinte à la possibilité de résiliation du bail à toute époque, sous préavis d'un an, par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, dans les conditions prévues audit bail, laquelle possibilité reste pleine et entière".

et l'on peut, semble-t-il, inférer de la dernière de ces dispositions que ledit avenant, daté du 16 mai 1944, soit de cinq mois seulement, ne préparait pas la cessation inconditionnelle de notre location au 31 décembre prochain.

En tout cas, nous ne nous attendions aucunement, au contraire même - nous venons de vous dire pourquoi - à la décision que vous nous avez notifiée, et cela à deux mois seulement à quelques jours près - de la date à laquelle vous voudriez la voir exécutée.

Sans doute, n'avons-nous pas à nous immiscer dans les vues ou dans les intentions de votre Société quant à la façon dont elle entend voir réparer son matériel, mais vous voudrez bien nous permettre d'appeler votre attention sur le fait que la réparation du matériel de chemin de fer était à l'origine la seule, et demeure encore aujourd'hui la principale raison d'être de notre Compagnie, et vous comprendrez certainement qu'il nous est pénible de nous voir évincer subitement d'une activité datant pour nous de 25 ans, et avec un préavis tellement court qu'il n'en est guère d'exemples dans le domaine industriel.

Et si nous ne vous cachons pas la déception, voire l'amertume que nous en ressentons, c'est qu'aussi bien nous pensons, tout naturellement, et avant toute autre chose, aux conséquences que peut avoir pour notre personnel, dans les circonstances présentes, l'exécution, à si bref délai, d'une décision à laquelle il n'est, lui aussi, d'aucune façon préparé. Qu'on veuille donc bien lui laisser au moins le temps de se retourner.

Au reste, il est bien à prévoir, étant donné le peu de semaines qui nous séparent de la fin de l'année, que nous n'arriverons pas, dans les circonstances actuelles encore, votre Société aussi bien que notre Compagnie, à régler en si peu de temps les détails d'exécution d'une mesure présentant dans son application de nombreuses complications.

Aussi avons-nous l'espoir que vous voudrez bien revenir sur votre décision, telle du moins que vous nous l'avez notifiée.

Nous sommes à votre entière disposition, comme à celle de vos Services, pour l'examen en commun des aménagements qu'elle nous paraît devoir nécessairement comporter.

Par ailleurs et dès aujourd'hui, en suite à votre invitation, nous nous mettons en rapport avec le Directeur de votre Service Central du Matériel.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL,

Signé : MUGNIOT.

9322

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---

Le Président  
du Conseil d'Administration  
-----

Paris, le 16 octobre 1944

Tm 231.050/20

Réparation de locomotives aux  
ateliers de Nevers. Résilia-  
tion de la Convention et du  
Traité-Bail.  
-----

C O P I E

D. 83.489/38

Messieurs,

Les derniers avenants, en date du 16 mai 1944, à votre Convention du 14 décembre 1929 concernant l'exploitation des ateliers de Nevers par votre Société, ainsi qu'au traité-bail du 9 septembre 1938 concernant la location de ces ateliers appartenant à la S.N.C.F., ont fixé l'échéance ferme de ces deux contrats au 31 décembre 1944.

La S.N.C.F. a décidé de ne pas renouveler ceux-ci et de reprendre elle-même l'exploitation de ses ateliers de Nevers.

Cette reprise sera effectuée dans les conditions prévues par ledit traité-bail.

Vous voudrez bien, en conséquence, vous mettre en rapport dès que possible avec M. le Directeur du Service Central du Matériel, afin d'en régler les détails d'exécution.

Je vous serais obligé de bien vouloir m'accuser réception de la présente.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considéra-  
tion distinguée.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Compagnie Générale de Construction et d'Entretien  
du Matériel de Chemins de fer  
23, rue d'Aumale - PARIS (9°) -

Location des ateliers de Nevers à la C.G.C.E.M.

I

Etablissement d'un traité-bail et revision

	C.D.	30.	3.38	15	III	1°)
	C.A.	6.	4.38	15	III	8°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		28.	4.38			
	C.M.	13.	7.38			
	C.M.	21.	7.38			
	C.M.	29.	9.38			
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		3.	2.49			
	C.A.	12.	5.43	2	III	1°)
	C.A.	2.	6.43	4	III	1°)
	C.M.	8.	6.43			
Note pour le Président		29.	7.43			
Note du Vice-Président		2.	9.43			
Avenant approuvé par le Pt		18.	4.44			

Exemplaire pour  
Messieurs les  
CONSEIL D'ADMINISTRATION SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central  
du Matériel

27 MARS 1944

NOTE POUR LA COMMISSION DES MARCHÉS

Tmi 231050/20

au sujet : - d'un projet de 6° avenant à la Convention du 14 décembre 1929 passée entre la Cie P.L.M. et la C.G.C.E.M. pour la réparation de locomotives,

.. d'un projet de 3° avenant au Traité-Bail du 9 septembre 1938 passé entre la S.N.C.F. et la C.G.C.E.M. pour la location à celle-ci des ateliers S.N.C.F. de Nevers

Affaire proposée à M. le Président en vue de son inscription à l'ordre du jour du prochain Conseil

I - SITUATION ACTUELLE DU CONTRAT -

Par Convention du 14 décembre 1929, complétée par un 1° avenant du même jour, la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de fer (C.G.C.E.M.) s'est engagée à réparer, pendant 20 ans, pour la Compagnie des Chemins de fer P.L.M., des locomotives à vapeur et des pièces détachées, dans les ateliers de Nevers qui lui sont loués par la dite Compagnie.

Par un 2° avenant en date du 9 septembre 1938, la S.N.C.F., qui a pris la suite de la Compagnie P.L.M., et la C.G.C.E.M. se sont mises d'accord pour modifier, à partir du 1er janvier 1938, certaines clauses de la Convention, en particulier :

- le volume de travail minimum garanti, abaissé de 350.000 heures mensuelles à 180.000 heures;
- les taux horaires de rémunération forfaitaire des travaux effectués;
- la formule de révision des taux horaires, en remplaçant la révision de ceux-ci, proportionnellement aux variations des salaires ouvriers, par une révision laissant à la charge de la C.G.C.E.M. une part raisonnable des dites variations;
- la réduction sensible du délai-limite de réparation des locomotives, ramené de 78 jours de calendrier à 55 jours ouvrables;
- la durée de la Convention : cette dernière, venant normalement à échéance fin 1949, devient subordonnée au nouveau bail de location des ateliers de Nevers, passé le même jour que ce 2° avenant et peut ainsi être résiliée par la S.N.C.F. à chaque période triennale du bail, soit fin 1940, 1943, 1946 et 1949.

Par un 3° avenant en date du 24 janvier 1939, les taux horaires de rémunération ont été relevés une première fois par le jeu de la formule de révision et il a été décidé que les révisions contractuelles ultérieures seraient effectuées simplement par échange de lettres

.....

*Coll. aff. des ateliers de Nevers*  
*18.4.44*  
*clair*

Par un 1<sup>er</sup> avenant du 8 janvier 1940 au Traité-Bail, la S.N.C.F. a convenu avec la C.G.C.E.M. que, en raison de l'état de guerre, l'échéance normale de la première période triennale soit reportée à la fin de l'année suivant celle de la cessation des hostilités.

Par un 4<sup>o</sup> avenant à la Convention, en date du 3 janvier 1942, mais prenant effet du 1<sup>er</sup> janvier 1941, celle-ci a été étendue à la réparation de l'ensemble des locomotives de toutes les Régions de la S.N.C.F., et la rémunération de la C.G.C.E.M. a été modifiée par l'adoption d'une échelle de taux horaires et d'une formule de révision d'application plus facile que celle du 2<sup>o</sup> avenant.

Toutefois, ces nouvelles clauses n'apportaient aucune modification aux engagements de dépenses de la S.N.C.F. ni aux prévisions de recettes de la C.G.C.E.M. Pratiquement, seule la nouvelle formule de révision a joué, portant le prix de base de 24 fr,74 (au 1<sup>er</sup> janvier 1941) à 28 fr,09 (au 1<sup>er</sup> juin 1941) et à 32 fr,06 (au 1<sup>er</sup> avril 1942). Par contre, la nouvelle échelle de taux horaires ne fut jamais appliquée, parce que la C.G.C.E.M. ne parvint jamais à dépasser la production mensuelle de 200.000 heures, limite supérieure de la tranche de base de la dite échelle.

Par un 5<sup>o</sup> avenant à la Convention et un 2<sup>o</sup> avenant au Traité-Bail, tous deux en date du 24 juin 1943, mais prenant effet du 1<sup>er</sup> avril et du 1<sup>er</sup> janvier 1942, les contrats existants ont été adaptés aux conditions d'exploitation des ateliers de Nevers qui étaient imposées à la C.G.C.E.M. depuis la fin de l'exercice 1941, en accordant à celle-ci, en particulier :

- une nouvelle échelle de variation du taux horaire en fonction de la production, avec, en contre-partie, la suppression totale de la clause du minimum garanti;
- un loyer proportionnel à la production, au lieu d'un loyer fixe.

## II - PROJET DE REVISION DES CONTRATS -

Les projets de 6<sup>o</sup> avenant à la Convention et de 3<sup>o</sup> avenant au Traité-Bail présentés à l'approbation ont pour objet d'adapter une nouvelle fois les contrats aux conditions économiques et sociales actuelles, et de les arrêter au 31 décembre 1944.

### A - JUSTIFICATIONS GENERALES -

Au cours de diverses séances de mai, juin et juillet 1943, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et la Commission des Marchés ont eu à examiner divers marchés nouveaux de réparation du matériel moteur de la S.N.C.F., qui présentaient par rapport aux marchés échus fin 1942 et début 1943 qu'ils remplaçaient, une augmentation sensible de la rémunération horaire des industriels.

Cette augmentation est due à diverses causes qui ont été longuement exposées dans la notice de présentation du nouveau marché de réparation de tenders par la Cie Générale de Construction dans ses ateliers de St-Denis (1), et qui sont succinctement rappelées ci-après :

- hausse progressive des salaires réels par rapport aux salaires minima légalement bloqués, et résultant de l'octroi d'allocations ou de primes diverses au personnel pour le conserver ou pour remplacer celui parti dans d'autres usines ou en Allemagne;
- augmentation progressive des frais généraux des industriels, par suite des charges nouvelles de toutes sortes imposées soit par l'Etat, soit par les circonstances actuelles;
- baisse générale du rendement ouvrier, due à la sous-alimentation, au prélevement des éléments les meilleurs et les plus actifs pour l'Allemagne, à leur remplacement par du personnel non qualifié dont l'éducation est à entreprendre, et enfin à diverses influences morales.

Ces causes produisant évidemment les mêmes effets sur l'économie des marchés de tous les réparateurs du matériel de la S.N.C.F. il n'a pas paru possible de refuser à ceux qui possédaient des contrats en cours, et dont ils ne pouvaient se libérer à bref délai, les nouvelles conditions de rémunération que la S.N.C.F. accordait à ceux dont les marchés étaient échus.

Aussi, dès le début de 1943, la S.N.C.F. a accepté d'examiner les demandes de révision de rémunération qui lui seraient présentées par les réparateurs de son matériel.

En contre-partie, elle s'est réservée de demander l'annulation de toutes les clauses des anciens contrats qui présentent pour le présent ou l'avenir une contrainte quelconque, et de profiter de cette révision pour unifier le plus possible les anciens contrats provenant des ex-réseaux sur les bases du marché-type.

C'est en conséquence de ces principes que la S.N.C.F. a déjà présenté la révision de la Convention de réparation de locomotives

---

(1) approuvé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 5 mai 1943  
approuvé par la Commission des Marchés dans sa séance du 25 mai 1943

par les Aciéries du Nord (A.D.N.), avec effet du 1er juin 1943, laquelle a été approuvée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 10 novembre 1943 et par la Commission des Marchés dans sa séance du 15 novembre 1943.

B - BASES DE LA REVISION DE LA CONVENTION ET DU TRAITE-BAIL DE LA C.G.C.E.M.

En conséquence des mêmes incidences de l'économie actuelle sur l'exploitation des ateliers de Nevers, la S.N.C.F. présente maintenant la révision de la Convention et du Traite-Bail de la C.G.C.E.M.

a) Date d'origine -

Dès le 15 janvier 1943, la C.G.C.E.M. faisait connaître à la S.N.C.F. ses difficultés et posait le principe de la nécessité d'une révision générale de ses conditions de rémunération.

Le 9 mars 1943, tout en acceptant pour l'exercice 1942 les bases des modifications de sa Convention qui ont fait par la suite l'objet du 5° avenant à celle-ci et du 2° avenant au traité-bail, la C.G.C.E.M. faisait connaître à la S.N.C.F. qu'elle n'en retirerait qu'une amélioration notoirement insuffisante de sa rémunération, et que, pour l'exercice 1943, il fallait envisager "une réforme complète de ses conditions de rémunération".

Le lendemain, elle adressait à la S.N.C.F. une proposition de nouveau prix horaire, basée sur ses résultats d'exploitation de décembre 1942.

La S.N.C.F. a tout d'abord poursuivi la mise au point du 5° avenant à la Convention et du 2° avenant au traité-bail de la C.G.C.E.M., ainsi que leur approbation et leur signature, intervenues courant juin 1943.

Elle a fait connaître ensuite à la C.G.C.E.M. qu'il ne lui était logiquement pas possible de lui accorder une nouvelle révision prenant effet au 1er janvier 1943, c'est-à-dire plusieurs mois avant la signature des derniers avenants, et elle lui a proposé la date du 1er juillet 1943.

Après de très laborieuses négociations sur les conditions de rémunération proprement dites, qui sont exposées plus loin, la S.N.C.F. a finalement consenti à accorder à la C.G.C.E.M. la révision de sa Convention avec effet du 1er juin 1943.

Cette date est celle déjà accordée aux Aciéries du Nord pour la révision de leur Convention, qui est analogue à celle de la C.G.C.E.M. Elle coïncide également avec celle fixée pour l'application de la révision officielle des salaires de la famille des métaux, prescrite par l'arrêté de 21 juin 1943.

b) Autres clauses principales -

Par ailleurs, la S.N.C.F. a fait accepter par la C.G.C.E. d'importantes modifications à certaines clauses de la Convention et des avenants précédents, qui marquent ainsi une nouvelle étape dans la mise en harmonie de ce ancien contrat avec le Cahier des Clauses et Conditions Générales et le marché-type, savoir :

- Délais-limites des réparations de locomotives : ceux-ci sont sensiblement réduits, et ramenés à ceux du marché-type appliqué déjà à tous les réparateurs de locomotives de la S.N.C.F. : au lieu de 55 jours ouvrables prévus pour une grande réparation, il n'est plus accordé que 40 jours de calendrier; cette réduction est complétée par l'aggravation des pénalités, ci-après :
- Primes et Pénalités : celles-ci étaient fixées au taux uniforme de 100 frs par jour d'avance ou de retard sur les délais-limites; elles deviennent maintenant sensiblement plus élevées par le jeu du barème du marché-type, car elles sont fonction du montant des réparations.
- Durée de la Convention : celle-ci devait normalement se terminer le 31 décembre 1949, sauf résiliation antérieure du traité-bail de location des ateliers de Nevers, dans les conditions prévues par ce traité et ses avenants, c'est-à-dire :
  - à la fin de l'année suivant celle de la cessation des hostilités, avec préavis dans les 30 jours suivant la publication du décret fixant la date de cette cessation,
  - au 31 décembre 1946, avec préavis d'un an.
  - à toute époque, avec préavis d'un an, à la décision de l'Administration, si l'intérêt de la conservation du domaine public ou de l'exploitation du chemin de fer l'exigeait.

La S.N.C.F. profite de cette nouvelle révision pour mettre fin à cette Convention à la même date que celle fixée pour la Convention des Aciéries du Nord, soit au 31 décembre 1944.

A cette date, disparaîtront ainsi les deux derniers contrats de locomotives passés par les ex-réseaux de chemin de fer, dont la trop longue durée a entraîné l'établissement de si nombreux avenants.

Enfin, par analogie avec tous les marchés nouveaux passés depuis la guerre, la S.N.C.F. prend à sa charge le risque de guerre encouru par son personnel et le matériel lui appartenant, dans les ateliers de Nevers, afin d'éviter une majoration spéciale du taux horaire pour couverture de ce risque par l'industriel.

c) Taux horaire -

A l'origine des négociations, en mars 1943, la C.G.C.E.M. avait présenté un taux horaire de 45 fr. 50, calculé d'après ses résultats d'exploitation de décembre 1942 et avec effet du 1er janvier 1943.

Ce taux horaire tenait compte en particulier des salaires réels payés par la C.G.C.E.M. à son personnel à cette époque, antérieure à la remise en ordre des salaires de la famille des métaux, effectuée à partir de juin 1943.

La S.N.C.F., en offrant à la C.G.C.E.M. la date du 1er juillet 1943 seulement comme effet de cette révision, lui a demandé une nouvelle proposition basée sur les salaires réels à cette date, c'est-à-dire conformes à l'arrêté du 21 juin 1943. La C.G.C.E.M. a alors demandé un taux horaire de 51 fr. 92, calculé d'après ses résultats d'exploitation de juin 1943, c'est-à-dire compte tenu des nouveaux salaires et d'une production mensuelle de 109.500 heures; par le jeu du barème du 5° avenant, conservé dans le projet de 6° avenant, le taux horaire de base, pour 180.000 heures mensuelles, aurait été de 46 fr. 77.

Après de très longues et laborieuses négociations, qui ont duré jusqu'à fin février 1944, le taux horaire de base a finalement été fixé à :

- 41<sup>f</sup>. 20 pour le mois de juin 1943

- 42<sup>f</sup>. 25 à partir du 1er juillet 1943.

Ce taux tient compte des nouveaux salaires résultant des décisions de l'arrêté du 21 juin 1943, ainsi que des charges patronales en vigueur aux dates ci-dessus, notamment de l'augmentation de 4 % au 1er juillet 1943 seulement de la cotisation au Fonds de Compensation pour le paiement des allocations aux familles des ouvriers français travaillant en Allemagne.

Ce taux est basé sur les salaires réels au rendement payés effectivement par la C.G.C.E.M. à son personnel des ateliers de Nevers, et il varie contractuellement avec ces salaires ainsi qu'avec les charges patronales annexes et les charges fiscales, suivant la formule du marché-type.

Il tient compte de l'ensemble des dépenses de frais généraux de la C.G.C.E.M., sauf toutefois de celles d'amortissement et de renouvellement de son outillage, celui-ci étant la propriété de la C.G.C.E.M., alors que les terrains et installations immeubles appartiennent à la S.N.C.F.; de même que pour les marchés nouveaux présentés depuis le début de 1943, ces dépenses d'amortissement et de renouvellement seront couvertes par un complément forfaitaire du prix horaire dont le montant est en cours de discussion avec le Comité MATFER.

.....

Ce taux tient compte enfin d'un "boni" estimé possible de 4,5 % sur les temps alloués par la S.F.C.F., au lieu d'une "perte" de 5,7 % déclarée initialement par la C.G.C.E.M. et d'un "boni" nu constaté lors d'une enquête effectuée par la S.F.C.F. aux ateliers de Nevers.

Par ailleurs, le taux horaire varie avec la production mensuelle, conformément à l'échelle du marché-type, déjà appliquée dans l'avenant précédent.

Enfin, le taux horaire varie avec le régime hebdomadaire de travail, lorsque celui-ci dépasse le régime légal normal de 48 heures; c'est ce qui se présente pour les ateliers de Nevers qui travaillent 60 heures par semaine; le taux horaire est alors multiplié par un coefficient donné par un barème-type pour tenir compte de l'augmentation du salaire des heures supplémentaires et de la baisse de rendement due à la fatigue inhérente à l'augmentation de la durée du travail journalier. En même temps, pour tenir compte de la possibilité pour la C.G.C.E.M. de sortir le matériel réparé dans un délai plus réduit, les primes et les pénalités normales prévues par le marché-type sont respectivement réduites et majorées à l'aide de coefficients d'un barème-type.

C - COMPARAISON DES TAUX HORAIRES ACTUEL ET NOUVEAU -

Le taux horaire actuel du 5° avenant de la Convention de la C.G.C.E.M., sur la base de la production mensuelle actuelle de 125.000 heures, est, à partir du 1er juin 1943, après révision effectuée par application des clauses contractuelles de cet avenant:

- taux de base révisé .....	35 <sup>f</sup> ,42
- coefficient multiplicateur de la tranche (120.000- 130.000 heures) .....	1,065
P = ...	37 <sup>f</sup> ,72

Le taux horaire nouveau proposé s'élèvera, sur les mêmes bases, à partir du 1er juillet 1943, à :

$P' = 42<sup>f</sup>,25 \times 1,065 = \dots \dots \dots 45<sup>f</sup>,00$

ce qui représente une hausse de :

$45<sup>f</sup>,00 - 37<sup>f</sup>,72 = 7<sup>f</sup>,28 \text{ ou } 19,3 \%$

Cette augmentation est, en valeur relative, du même ordre de grandeur que celle accordée aux A.D.N. (18 %) et est inférieure à celles que la S.F.C.F. a dû consentir dans tous les renouvellements de marchés de locomotives effectués depuis le début de 1943 (L.B.C. : 33 % - A.N.F. : 23 % - Fouga : 21,5 %) (1).

Elle paraît donc acceptable.

D - COMPARAISON DU TAUX NOUVEAU C.G.C.E.M. AVEC LES PRIX DES AUTRES MARCHES DE REPARATION DE LOCOMOTIVES -

Le tableau I ci-joint indique cette comparaison effectuée sur la base de la production normale actuelle des différents réparateurs.

Le tableau II ci-joint donne, à titre de renseignement, la décomposition des prix du tableau I.

Le tableau I montre que les prix pratiquement payés par la SNCF par heure de réparation de locomotive, ramenés aux tarifs-temps utilisés par les ateliers de Nevers, s'échelonnent entre 41f,32 et 49f,50 (colonne VII), la C.G.C.E.M. se classant au milieu avec 45 fr., entre les A.D.N. et les A.N.F.

Le nouveau taux horaire proposé pour la révision de la Convention C.G.C.E.M. paraît donc acceptable.

E - MONTANT DES DEPENSES -

Sur la base des taux horaires du 6° avenant et pour la production mensuelle actuelle de 125.000 heures, les dépenses supplémentaires à engager par la S.N.C.F. s'élèveraient à :

(1) L.B.C. : Compagnie Générale de Construction de Locomotives (Bati-gnolles-Châtillon) à Nantes-St-Joseph

A.N.F. : Ateliers de Construction du Nord de la France à Blanc-Misseron

Fouga : Etablissements Fouga et Cie à Béziers.

- mois de juin 1943 :  
 (+3,88 - 37,72)<sup>(1)</sup> x 125.000<sup>h</sup> = ..... 770.000<sup>f</sup>

- du 1er juillet 1943 au 31 décembre 1944 :  
 (+5,00 - 37,72)<sup>(1)</sup> x 125.000<sup>h</sup> x 18 mois = ...16.380.000<sup>f</sup>

---

Total ..... 17.150.000<sup>f</sup>

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ces deux avenants.

LE DIRECTEUR,

Signé : PONCET

---

(1) 41<sup>f</sup>,20 x 1,065 = 43<sup>f</sup>,88  
 35<sup>f</sup>,42 x 1,065 = 37<sup>f</sup>,72  
 42<sup>f</sup>,25 x 1,065 = 45<sup>f</sup>,00

TABLEAU I annexé à la Note de présentation des projets de :

- 6° avenant à la Convention
  - 3° avenant au Traité-Bail
- { de C.G.C.E.M.

Comparaison du taux nouveau CGCEM avec les prix horaires des autres réparateurs de locomotives

Réparateurs	Ateliers	Zones territoriales	Prix horaire de facturation au 1.7.+3 <sup>(1)</sup> correspondant à la production actuelle	Production mensuelle correspondant au prix horaire de la colonne (IV)	Salaire ouvrier moyen réel, charges comprises, au 1.6.+3	Prix horaires obtenus en supposant l'application dans tous les ateliers IP des tarifs-temps de CGCEM	Boni adopté					
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII					
A.D.N.	Hautmont L'Homme Marseille	3ème	44 <sup>f</sup> ,76	550.000 <sup>h</sup>	17 <sup>f</sup> ,83	44 <sup>f</sup> ,76	23,5 %					
L.B.C.		3ème						44 <sup>f</sup> ,00	60.000 <sup>h</sup>	17 <sup>f</sup> ,94	49 <sup>f</sup> ,50	18,6 %
A.N.F.		2ème						43 <sup>f</sup> ,61	125.000 <sup>h</sup>	15 <sup>f</sup> ,90	45 <sup>f</sup> ,40	10 %
Fouga	Blanc-Misseron	3ème	44 <sup>f</sup> ,10	90.000 <sup>h</sup>	18 <sup>f</sup> ,11	41 <sup>f</sup> ,32	14 %					
C.G.C.E.M.	Béziers	4ème	env. <sup>(2)</sup>	125.000 <sup>h</sup>	15 <sup>f</sup> ,025	45 <sup>f</sup> ,00	4,5 %					
	Nevers	4ème	45 <sup>f</sup> ,00									

(1) Ces prix ne comportent aucune part pour amortissement et renouvellement. Le prix A.D.N correspond au 1.6.+3, les autres au 1.7.+3

(2) Nouveau prix que Fouga vient de demander et qui est en cours de discussion.

TABLEAU II annexé à la Note de présentation  
des projets de :

- 6° avenant à la Convention
  - 3° avenant au Traité-Bail
- } de C.G.C.E.M.

Comparaison du taux nouveau CGCEM avec les prix horaires des  
autres réparateurs de locomotives

-Décomposition des prix-

	A.D.N.	L.B.C	A.N.F	Fouga	CGCEM
1) Salaire horaire réel pondéré, charges comprises, du personnel de production, à l'heure passée ..... H =	17,83	17,94	15,90	18,11	15,02
2) Dépenses complémentaires totales, à l'heure passée ..... F =	33,84	29,73	26,90	27,30	26,76
3) Prix de revient horaire, à l'heure passée ..... P <sub>r</sub> =	51,67	47,67	42,80	45,41	41,78
4) Aléas et bénéfice (8 % de P <sub>r</sub> ).. b =	+13	3,81	3,42	3,63	3,34
5) Prix horaire de facturation, sans taxes fiscales, à l'heure passée ..... P <sub>r</sub> + b = .. P <sub>1</sub> =	55,80	51,48	46,22	49,04	45,12
6) Réduction pour "boni" sur les temps alloués par la SNCF, soit une minoration de ..... (r=	23,5%	18,6%	10 %	14 %	4,5%
	13,11	9,57	4,62	6,86	2,03
7) Prix horaire de facturation, sans taxes fiscales, à l'heure allouée ..... P <sub>1</sub> - r = .. P <sub>2</sub> =	+2,69	41,91	41,60	42,18	43,09
8) Taxes fiscales (i=	4,62%	4,75%	4,62%	4,35%	4,25%
	2,07	2,09	2,01	1,92	1,91
9) Prix horaire de facturation, taxes fiscales comprises, à l'heure allouée P <sub>2</sub> + i = ..... P =	+4,76	44,00	43,61	44,10	45,00
Production mensuelle correspondante	550000 <sup>a</sup>	60000 <sup>b</sup>	125000 <sup>c</sup>	90000 <sup>d</sup>	125000 <sup>e</sup>

*Cl. omh. Fournier*

PARIS, 2 septembre 45.

Situation de la C.G.C.E.M.

Propositions de Monsieur le Directeur Général en date du 29 juillet 1943.

NOTE pour Monsieur le Président FOURNIER.

Contrairement à ce qu'une première lecture de la lettre du Directeur Général pourrait donner à croire, il ne s'agit pas de modifier le 5ème avenant à la Convention et le 2ème avenant au traité-bail, passés avec la C.G.C.E.M. le 24 juin 1943.

Mais, en dehors de ces avenants, et par un échange de lettres, il a été convenu que les temps alloués pour la réparation des machines Est seraient majorés de 4,5 %, et ce, jusqu'au 1er janvier 1943, date à laquelle on escomptait que pourrait être mise en vigueur la révision extracontractuelle du marché.

Or, pour diverses raisons, cette révision ne sera effectuée ..

effectuée qu'à partir du 1er juillet 1943.

Il en résulte que, entre le 1er janvier et le 1er juillet 1943, la rémunération de la C.G.C.E.M. serait, en l'état actuel des choses, réduite :

non seulement, d'ailleurs, du fait de la suppression de la majoration de 4,5 % pour les machines Est, mais en outre parce que, à partir du 1er janvier, l'article 5 du 4ème avenant porte de 3 à 4 % l'abattement forfaitaire sur les temps alloués prévu pour tenir compte des perfectionnements de l'outillage et des méthodes de travail.

Notons d'ailleurs, en passant que, par le jeu de cet article 5, la rémunération C.G.C.E.M. sera réduite sur les travaux des machines Est et aussi sur tous les autres travaux (machines Sud-Est et réparations de pièces de parc).

En ce qui concerne ces derniers, le Directeur Général ne propose d'accorder à la C.G.C.E.M. aucune compensation et il paraît, en effet, impossible de majorer les temps alloués pour les machines Est (seul élément sur lequel il soit permis à la rigueur, d'agir) de façon telle que cette compensation soit obtenue.

Pour .....

Pour les machines Est, il propose de reconduire la majoration de 4,5 % et même, peut être, de la porter

" à 5,5 % pour compenser le supplément d'abattement forfaitaire de 1 %, en arguant que la C.G.C.E.M. n'a pu, pour la réparation des machines Est, améliorer son outillage et ses méthodes de travail comme pour le matériel Sud-Est qu'elle répare et connaît depuis bien plus longtemps"

C'est certainement le maximum de ce qu'il est possible de faire, mais c'est tout à fait défendable et je vous propose d'adopter les propositions présentées.

Cette question étant réglée, je crois utile de donner quelques indications montrant combien le recours à la C.G.C.E.M. devient de plus en plus onéreux pour la S.N.C.F.

En 1939, la C.G.C.E.M. avait un prix horaire de 23,37 pour 200.000 heures mensuelles de travail, au lieu que les Aciéries du Nord avaient celui de 23,23 pour 500.000 h.

Ces prix étaient tout à fait comparables.

Au début de 1943, les chiffres correspondants deviennent 35,50 pour 115.000 heures mensuelles contre 30,82 pour 500.000 heures.

Actuellement, l'accord est presque réalisé avec A.N. sur le prix de 36,50, toujours pour 500.000 heures alors que la C.G.C.E.M. demande 45,50 pour 100.000 heures!

A signaler ....

A signaler que la réduction du nombre d'heures réagit relativement peu sur les charges de C.G.E.E.M., qui n'est pas propriétaire des ateliers, et dont, le loyer, aux termes du dernier avenant, diminue avec ce nombre.

Le VICE-PRESIDENT,

Signé : GRIMPRET

*Je suis d'accord conformément aux propositions de M. Grimpret pour accepter les heures proposées soit 8 1/2 et les accepter comme indispensables. J'observe toutefois que le mardi des ateliers de la C.G.E.E.M. ne paraît pas satisfaisant et que ce jour est exempté par rapport aux Avenir de Noël. Je vais prochainement M. Mugnier que cette situation est susceptible d'amener une révision de notre atelier à l'égard de sa suite.*

*14 Septembre 1963  
Signé: Tourne*

Copie

D 735/294

Ta 231050/20

29 JUIL 1943

Situation de la  
C.C.C.R.M.

Monsieur le Président,

La C.C.C.R.M., qui exploite les ateliers de réparation de locomotives de Nevers, a obtenu récemment une amélioration de sa rémunération par un 5<sup>e</sup> avenant à sa Convention et un 2<sup>e</sup> avenant à son traité-bail, signés le 24 juin 1943.

Ces avenants ont eu pratiquement pour effet de majorer son prix horaire de 12 % environ, avec rappel du 1<sup>er</sup> avril 1942.

Cette amélioration n'est cependant considérée par la CGCEM que comme une étape, valable pour l'exercice 1942, de la révision extracontractuelle de sa rémunération, et celle-ci nous a demandé, pour l'exercice 1943, un nouveau prix horaire basé, comme ceux des marchés de réparation de locomotives récemment passés, sur ses dépenses et ses charges réelles actuelles.

En outre, la CGCEM nous a demandé de lui accorder sur cette révision extracontractuelle une avance de trésorerie s'élevant à 2 millions.

Vous avez bien voulu admettre le principe de la révision extracontractuelle des marchés de réparation de matériel moteur et roulant en cours, sur le modèle des marchés nouveaux, et nous avons déjà entrepris l'examen des demandes de divers réparateurs concernant une révision de leur prix horaire.

Pour la CGCEM, une révision extracontractuelle ne peut raisonnablement prendre effet qu'après la passation des 2 avenants récents précités, et nous estimons en outre préférable de ne présenter cette révision qu'après celle de la Convention des aciéries du Nord, dont la dernière modification remonte à 1941. Nous avons donc, pour ces motifs, proposé à la CGCEM une révision extracontractuelle au 1<sup>er</sup> juillet 1943.

Cette solution entraînera toutefois pour la CGCEM une réduction de sa rémunération entre le 1<sup>er</sup> janvier 1943 et le 1<sup>er</sup> juillet suivant. En effet, ainsi que vous le savez, pour régler amiablement

.....

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

(1) votre annotation du 3 février 1943  
sur sa lettre D 7203/3 du 22.1.43

-2-

le litige concernant le redressement des facturations provisoires des réparations des locomotives EST effectuées à Nevers avant le 31 décembre 1942, il a été décidé, pour tenir compte des difficultés rencontrées par la CGCEM et de la diversité des types de locomotives qui lui ont été envoyées, de majorer exceptionnellement de 4,5 % les temps alloués pour la réparation des dites machines EST.

Cette majoration a donc disparu au 1er janvier 1943, et, par contre, l'abattement forfaitaire sur les temps alloués, prévu par l'article 5 du 4<sup>e</sup> avenant, pour tenir compte des perfectionnements apportés progressivement à l'outillage et aux méthodes de travail, s'est trouvé porté à cette même date de 3 à 4 %. Il en résulte donc automatiquement, au 1er janvier 1943, pour la CGCEM, une réduction des heures allouées, et, partant, de sa rémunération, de l'ordre de  $4,5 + 1 = 5,5$  % sur les travaux de réparation des machines EST, et de 1 % sur tous les autres travaux (machines SUD/EST et réparations de pièces de pare).

Cette réduction disparaîtrait toutefois au 1er juillet 1943 avec la révision contractuelle en cours de négociation, laquelle prévoit la détermination du nouveau prix horaire après examen des dépenses réelles de la CGCEM et du boni effectivement réalisé à Nevers à l'aide des tarifs-temps appliqués à cette date (abattement forfaitaire compris), alors que le prix horaire actuellement en vigueur, malgré les révisions successives, reste encore basé sur les tarifs-temps et le boni de 1938.

Les mêmes tarifs-temps, avec le même abattement forfaitaire, étant appliqués aux ateliers de réparation de locomotives des aciéries du Nord, il nous paraît difficile de modifier contractuellement ces bases de la facturation des travaux dans le nouvel avenant projeté à la Convention de la CGCEM.

Dans ces conditions, si l'on veut éviter à la CGCEM toute réduction de sa rémunération entre le 1er janvier et le 1er juillet 1943, il conviendrait de prolonger pendant ce semestre l'octroi d'une majoration exceptionnelle des temps alloués pour la réparation des machines EST. Mais cette majoration, qui avait été fixée à 4,5 % pour les exercices 1942 et antérieurs, devrait être de 10,5 % pour le 1er semestre 1943, par suite de l'importance du taux contractuel de l'abattement forfaitaire (4 % pour 1943 au lieu de 1 % en 1939, et 1940, 2 % en 1941 et 3 % en 1942) et des travaux autres que les réparations de machines EST (machines SUD/EST et pièces de pare).

Il apparaît évidemment difficile d'accorder à la CGCEM une telle majoration des temps alloués pour la réparation des machines EST, les conditions techniques d'exécution de ces travaux ne s'étant pas sensiblement modifiées depuis fin 1942. Aussi, serais-je d'avis de proposer à la CGCEM la reconduction pure et simple de la majoration exceptionnelle de 4,5 %. Peut-être pourrait-on la porter à 5,5 % pour compenser le supplément d'abattement forfaitaire de 1 %, en arguant que la CGCEM n'a pu, pour la réparation des machines EST, améliorer son outillage et ses méthodes de travail comme pour le matériel SUD/EST qu'elle répare et connaît depuis bien plus longtemps.

La CGCEM garderait ainsi à sa charge, pendant cette période, la réduction de rémunération provenant de l'abattement supplémentaire de 1 % sur tous les travaux autres que les réparations de machines EST, réduction qui peut se chiffrer à 135.000 francs environ. Il est à noter que l'abattement total de 4 % sur les temps alloués est appliqué depuis le 1er janvier 1942 aux travaux de réparation de locomotives effectués par les Aciéries du Nord.

L'accord proposé ci-dessus étant, comme le précédent, une mise au point des barèmes-temps de réparation, pourrait faire l'objet d'un simple échange de lettres.

Il pourrait alors justifier l'octroi immédiat à la CGCEM, non plus d'une avance de trésorerie, mais d'un acompte sur les travaux de réparation des machines EST effectués dans le 1er semestre 1943, en attendant la révision détaillée des factures, lequel acompte peut être chiffré, sur la base d'une majoration ci-après des temps alloués pour la réparation des machines EST :

- de 4,5 % ..... à 400.000 frs
- de 5,5 % ..... à 500.000 frs.

Nous pourrions également verser à la CGCEM, à titre d'acompte sur la révision contractuelle du prix horaire de sa Convention, par suite de la majoration officielle des salaires au 1er juin 1943, et pour les mois de juin et juillet 1943, une somme de 800.000 francs.

Tout versement supplémentaire ne pourrait être qu'à valoir sur la révision extracontractuelle demandée par la CGCEM; cette révision qui relèverait encore vraisemblablement le prix horaire de l'ordre de 4 francs au minimum, justifierait, pour le mois de juillet 1943, une avance de 400.000 francs.

Nous pourrions, en conséquence, verser à la CGCEM, au 1er août 1943, une somme de :

- acompte sur supplément pour travaux de réparation de machines EST .....	400.000	ou	500.000
- acompte sur révision du prix horaire au 1.6.43 .....	800.000		800.000
- avance sur révision extracontractuelle du prix horaire au 1.7.43 .....	400.000		400.000
	<u>1.600.000</u>	ou	<u>1.700.000</u>

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître votre accord ou vos objections, le cas échéant, sur la proposition de règlement de la période du 1er janvier-1er juillet 1943, et votre décision sur le montant de la somme qui pourrait être versée en définitive à la CGCEM.

LE DIRECTEUR GENERAL,

*Signé* : LE BESNERAIS

Réparation de locomotives à vapeur aux ateliers de Nevers: 5ème avenant à la convention du 14-12-29 2ème avenant au traité-bail du 9 sept. 1938 (N° 193) (supplément annuel: 5.700.000 Fr., supplément pour la rétroactivité: 3.000.000 Frs.)

Rapporteur: M. LIBERSART

Le Rapporteur expose que ce dossier est relatif à un marché de réparation de locomotives aux Ateliers de Nevers. Il s'agit de la proposition d'un cinquième avenant à ce marché. La Commission est en présence d'un contrat important, non seulement par son montant qui s'élève à 8.700.000 frs, non seulement par l'ampleur des ateliers qui forment l'un des plus grands centres de réparation de traction, mais surtout à cause des caractères

particulièrement frappants de ce contrat qui mérite d'être examiné sous ses trois aspects : juridique, industriel et économique.

Au point de vue juridique, le contrat proposé marque une nouvelle étape dans l'évolution vers la caducité des marchés. Cette caducité a été marquée, en effet, dans les pourparlers avec la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de Fer installée à Nevers, par deux facteurs concourants : des contrats de plus en plus courts et des rétroactivités de plus en plus longues.

La notion nouvelle de rétroactivité s'introduit dans les tractations. Déjà dans la convention du 9 septembre 1938, la validité était reportée au 1er janvier précédent, soit une rétroactivité de 9 mois. Aujourd'hui, l'exécution du contrat proposé doit remonter au mois d'avril 1942, soit une rétroactivité de 13 mois. C'est un des exemples les plus significatifs qui aient été présentés à la Commission.

Or, comme le dernier avenant est de janvier 1942, il s'ensuit que son application a été valable trois mois au maximum. Encore l'entrepreneur voulait-il annuler même ce trimestre et faire remonter la rétroactivité à Janvier 1942, de sorte que le précédent contrat aurait été entièrement reformé avant d'avoir été fait et malgré une durée nominale de 18 mois, il n'aurait pas eu un seul jour d'application réelle.

On arrive là à l'aboutissement extrême de la méthode, qui parvient à annuler complètement les marchés et à abolir le passé d'après les circonstances du présent. C'est le renversement des deux notions essentielles qui dominaient autrefois les contrats : la notion d'engagement et la notion de risque. Et s'il reste encore quelque chose de la notion de forfait, c'est à condition qu'elle joue à sens unique, et que, respectée quand elle maintient les chances de gain, elle soit écartée quand elle entraîne des chances de perte.

Envisagé sous l'aspect industriel, la présente convention n'est pas moins préoccupante. La main d'œuvre dont disposaient les Ateliers de Nevers a fait l'objet d'une diminution progressive, dont la Note pour la Commission des Marchés donne un exposé impressionnant.

L'aspect économique du problème pose deux questions. D'abord une question prix. Les prix du contrat présenté à la Commission marquent un nouveau pas dans la hausse des cours.

Ce n'est d'ailleurs pas l'élévation des prix qui constitue le point le plus grave. C'est la raison de cette élévation.

Jusqu'ici, on avait presque toujours évoqué devant la

.....

Commission, pour justifier une élévation de tarif, une augmentation correspondante des salaires. Dans le contrat examiné aujourd'hui, il ne s'agit pas d'une telle cause. Aucune variation de salaire n'est invoquée, aucun appel à une main-d'œuvre supplémentaire n'est envisagé. Il s'agit simplement d'amortir les frais généraux répartis sur une production décroissante et de rééquilibrer un bilan. Il n'y a pas de hausse de prix motivée par la nécessité d'accroître la capacité de réparation, il y a hausse de prix motivée par la diminution de rendement.

Sans doute doit-on accepter la force majeure pour légitimer ce contrat, mais il faudrait, à l'avenir, éviter ces formes de rétroactivité qui sont exorbitantes.

M. ROUSSELLIER rappelle une observation qu'il avait présentée précédemment au sujet de ces marchés : puisqu'on ne peut pas, actuellement, établir de véritables marchés comme en période normale, pourquoi ne pas faire de traités sur dépenses contrôlées?

Les Représentants de la S.N.C.F. font remarquer que, dans la période actuelle, on peut, en faisant un traité, régler une situation à une date déterminée et ce sont des événements extérieurs au contrat qui obligent à apporter à celui-ci tous les aménagements nécessaires.

Ils soulignent, par ailleurs, l'impérieuse nécessité dans laquelle on se trouve de maintenir en état de marche le matériel de Chemin de Fer.

A la suite de ces explications, et après un échange de vues, la Commission, tenant compte de la nécessité dans laquelle se trouve la S.N.C.F. de faire assurer les réparations de son matériel roulant, émet, à la majorité, un avis favorable.

séance du 2 juin 1943

QUESTION III - Marchés et Commandes.-

P.V.

- 1°) 5ème avenant à la Convention passée avec la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer (C.G.C.E.M.) pour la réparation de locomotives dans les ateliers de Nevers et 2ème avenant au traité de location de ces ateliers.-

M. GRIMPRET rappelle que toute l'économie des contrats passés avec la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer (C.G.C.E.M.) repose sur la garantie donnée par la S.N.C.F. d'un volume de travail minimum de 180.000 heures par mois. Auparavant, il était parfois difficile pour le chemin de fer d'atteindre ce minimum, mais, du fait des circonstances, la situation se trouve désormais inversée : c'est la Société qui, maintenant, ne parvient plus à fournir le nombre d'heures qui lui est demandé.

Or, la rémunération de C.G.C.E.M. ne comporte qu'une échelle de taux horaires dont la base est de 32 fr 06 jusqu'à 200.000 heures, avec divers paliers dégressifs pour les heures dépassant ce chiffre. Le fait que la Compagnie ne peut assurer le minimum d'heures garanti rend ces conditions de rémunération particulièrement difficiles à supporter. Aussi a-t-elle demandé que l'échelle actuellement appliquée soit remplacée par une autre, analogue à celle du marché-type, comportant, en outre, des paliers progressifs en deçà de la production de base de 180.000 heures. Tel est l'objet essentiel du nouvel avenant par lequel il est proposé de modifier la convention pour la réparation de locomotives.

D'autre part, le traité-bail concernant la location des ateliers de Nevers prévoit un loyer fixe annuel de 3 M. Ce loyer se justifiait avec le minimum garanti, mais la charge en est devenue très lourde aujourd'hui que ce minimum ne peut plus être réalisé. Il a donc été admis que le loyer serait désormais entièrement proportionnel à la production, sur la base de 3 M. pour l'ancien minimum garanti, soit 180.000 heures mensuelles ou 2.160.000 heures par an.

La Sous-Commission des Marchés n'a pas d'observation à présenter sur ces propositions.

Le Conseil approuve les deux avenants, M. LAURENT-ATTHALIN ayant déclaré ne pas prendre part au vote.

Notes de séance (p 4)

M. GRIMPRET. - Toute l'économie des contrats passés avec la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer (C.G.C.E.M.) repose sur la garantie donnée par

la S.N.C.F. d'un volume de travail minimum de 180.000 heures par mois. Auparavant, il était parfois difficile pour le chemin de fer d'atteindre ce minimum, mais, du fait des circonstances, la situation se trouve désormais inversée : c'est la Société qui, maintenant, ne parvient plus à fournir le nombre d'heures qui lui est demandé.

Or, la rémunération de C.C.F.M. ne comporte qu'une échelle de taux horaires dont la base est de 35 fr 05 jusqu'à 180.000 heures, avec divers paliers dégressifs pour les heures dépassant ce chiffre. Le fait que la Compagnie ne peut assurer le minimum d'heures garanti rend ces conditions de rémunération particulièrement difficiles à supporter. Aussi a-t-elle demandé que l'échelle actuellement appliquée soit remplacée par une autre, analogue à celle du marché-type, comportant, en outre, des paliers progressifs en deçà de la production de base de 180.000 heures. Tel est l'objet essentiel du nouvel avenant par lequel il est proposé de modifier la convention pour la réparation de locomotives.

D'autre part, le traité-bail concernant la location des ateliers de Nevers prévoit un loyer fixe annuel de 3 M. Ce loyer se justifiait avec le minimum garanti, mais la charge en est devenue très lourde aujourd'hui que ce minimum ne peut plus être réalisé. Il a donc été admis que le loyer serait désormais entièrement proportionnel à la production, sur la base de 3 M. pour l'ancien minimum garanti, soit 180.000 heures mensuelles ou 2.160.000 heures par an.

La Sous-Commission des marchés n'a pas d'observations à présenter sur ces propositions.

Le Conseil approuve les deux avenants, M. LAURENT-ATHALIN ayant déclaré ne pas prendre part au vote.

C9C219

—

h x Ah subline

—

Service Central  
du Matériel

- 7 MAI 1943

Tmi 231050/20

NOTE POUR M. le PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

au sujet : - d'un projet de 5<sup>e</sup> avenant à la Convention du 14 décembre 1929 passée entre la Cie P.L.M. et la C.G.C.E.M. pour la réparation de locomotives,

- d'un projet de 2<sup>e</sup> avenant au Traité-bail du 9 septembre 1938 passé entre la S.N.C.F. et la C.G.C.E.M. pour la location à celle-ci des ateliers S.N.C.F. de Nevers.

I - EXPOSÉ -

Par Convention du 14 décembre 1929, complétée par un 1<sup>e</sup> avenant du même jour, la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de fer (C.G.C.E.M.) s'est engagée à réparer, pendant 20 ans, pour la Compagnie des Chemins de fer P.L.M., des locomotives à vapeur et des pièces détachées, dans les ateliers de Nevers qui lui sont loués par la dite Compagnie.

Par un 2<sup>e</sup> avenant en date du 9 septembre 1938, la S.N.C.F., qui a pris la suite de la Compagnie P.L.M., et la C.G.C.E.M. se sont mises d'accord pour modifier, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1938, certaines clauses de la Convention, en particulier :

- le volume de travail minimum garanti, abaissé de 350.000 heures mensuelles à 180.000 heures;
- les taux horaires de rémunération forfaitaire des travaux effectués;
- la formule de révision des taux horaires, en remplaçant la révision proportionnelle aux variations des salaires ouvriers par une révision laissant à la charge de la C.G.C.E.M. une part raisonnable des dites variations;
- la réduction sensible du délai-limite de réparation des locomotives, ramené de 78 jours de calendrier à 55 jours ouvrables;
- la durée de la Convention : cette dernière, venant normalement à échéance fin 1949, devient subordonnée au nouveau bail de location des ateliers de Nevers, passé le même jour que ce 2<sup>e</sup> avenant, et peut ainsi être résiliée par la S.N.C.F. à chaque période triennale du bail, soit fin 1940, 1943, 1946 et 1949.

Par un 3<sup>e</sup> avenant en date du 24 janvier 1939, les taux horaires de rémunération ont été relevés une première fois par le jeu de la formule de révision et il a été décidé que les révisions ultérieures seraient effectuées simplement par échange de lettres.

.....

Cette Convention et ses 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> avenants ont fait l'objet d'un avis favorable de la Commission des Marchés dans sa séance du 21 juillet 1938, le 3<sup>e</sup> avenant a été également approuvé en séance du 29 décembre 1938.

Le ~~Traité-Bail~~ ~~rejoint~~ ~~approuvé~~ par la Commission des Marchés le 20 septembre 1938.

Enfin, par Avenant du 6 janvier 1940, la S.N.C.F. a obtenu de la C.G.C.E.M. que, en raison de l'état de guerre, l'échéance normale de la première période triennale soit reportée à la fin de l'année suivant celle de la cessation des hostilités.

Par un 4<sup>e</sup> avenant en date du 3 janvier 1942, la Convention a été étendue à la réparation de l'ensemble des locomotives de toutes les Régions de la S.N.C.F., et la rémunération de la C.G.C.E.M. a été modifiée par l'adoption d'une échelle de taux horaires et d'une formule de révision d'application plus facile que celle du 2<sup>e</sup> avenant.

Toutefois, ces nouvelles clauses n'apportaient aucune modification aux engagements de dépenses de la S.N.C.F. ni aux prévisions de recettes de la C.G.C.E.M. Pratiquement, seule la nouvelle formule de révision a joué, portant le prix de base de 24 fr,74 (au 1<sup>er</sup> janvier 1941) à 28 fr,09 (au 1<sup>er</sup> juin 1941) et à 32 fr,06 (au 1<sup>er</sup> avril 1942), prix actuellement encore en vigueur. Par contre, la nouvelle échelle de taux horaires ne fut jamais appliquée, parce que la C.G.C.E.M. ne parvint jamais à dépasser la production mensuelle de 200.000 heures, limite supérieure de la tranche de base de la dite échelle.

Les projets de 5<sup>e</sup> avenant à la Convention et de 2<sup>e</sup> avenant au ~~Traité-bail~~ ont pour but d'adapter une nouvelle fois les contrats existants aux conditions d'exploitation des Ateliers de Nevers qui sont imposées à la C.G.C.E.M. depuis de nombreux mois, et d'y apporter les modifications principales ci-après :

- adoption d'une nouvelle échelle de variation du taux horaire en fonction de la production, avec, en contrepartie, suppression totale de la clause du minimum garanti,
- adoption d'un loyer proportionnel à la production.

## II - DIFFICULTES D'EXPLOITATION DES ATELIERS DE NEVERS -

Le 4<sup>e</sup> avenant à la Convention n'était pas encore signé, que débutait pour la C.G.C.E.M. une très grave crise de main-d'oeuvre qui allait s'emplifier au cours de l'année 1942 toute entière et qui dure encore actuellement.

Entièrement entourés d'usines travaillant pour les autorités d'occupation et pratiquant une politique de hauts salaires, en tournant les conventions collectives par l'octroi de primes et d'allocations diverses, les Ateliers de Nevers, tenus par ces mêmes conventions, voyaient peu à peu diminuer leurs effectifs.

Par ailleurs, d'autres agents quittaient la C.G.C.E.M. pour des emplois agricoles ou d'artisanat rural, dans l'espoir d'échapper aux prélèvements de main-d'oeuvre pour l'Allemagne, qu'il était question de rendre obligatoires, après l'appel des volontaires.

.....

Enfin, ces prélèvements pour l'Allemagne, effectués à diverses reprises, étaient particulièrement lourds pour les Ateliers de Nevers, qui se trouvaient pratiquement seuls à fournir les contingents imposés à la région de Nevers, toutes les usines voisines étant plus ou moins protégées par les autorités d'occupation elles-mêmes.

Par ailleurs, tout embauchage était absolument impossible, faute de chômeurs et en raison de l'attraction des usines pratiquant des hauts salaires.

C'est ainsi que les ateliers de Nevers perdaient, sur un effectif d'ouvriers qualifiés de 850 au 31 octobre 1941 :

- 121 ouvriers de novembre 1941 à fin octobre 1942
- 10 ouvriers partis volontaires pour l'Allemagne
- 117 ouvriers le 6 novembre 1942 )
- 50 ouvriers le 16 novembre 1942 ( prélevés d'office
- 40 ouvriers le 22 janvier 1943 ) pour l'Allemagne
- 39 ouvriers le 5 mars 1943 )
- 5 ouvriers le 11 mars 1943 )

soit un total de 382 ouvriers spécialistes, représentant un pourcentage de 45 %.

Dès le 7 mai 1942, la C.G.C.E.M. signalait à la S.N.C.F. ses difficultés de main-d'oeuvre et leur répercussion sur sa capacité de production; elle attirait à nouveau l'attention de la S.N.C.F. le 17 septembre, déclarant être dans l'impossibilité de réaliser plus de 9 grandes réparations de locomotives au lieu de 12 effectuées en 1941. Enfin, après plusieurs démarches verbales, la C.G.C.E.M. demandait, le 15 janvier 1943, une révision de sa rémunération, dont elle précisait les conditions le 9 mars 1943.

Devant l'ensemble de ces difficultés dont la C.G.C.E.M. <sup>ne</sup> pouvait être rendue responsable, et dont les conséquences immédiates étaient, pour la S.N.C.F., une baisse de production progressive de 12 à 6 grandes réparations mensuelles, et pour la C.G.C.E.M., une diminution très importante de ses recettes, sans réduction corrélative de ses frais généraux, la S.N.C.F. acceptait d'examiner un nouvel aménagement de la rémunération de la C.G.C.E.M.

### III - MODIFICATIONS A LA CONVENTION ET AU TRAITE-BAIL -

#### a) Echelle des taux horaires

Le contrat actuel prévoit un volume de travail minimum garanti de 180.000 heures, et une échelle de taux horaires dont la base est de 32 fr,06 (ancien prix de 24,74 ajusté au 1.4.42) jusqu'à 200.000 heures, avec divers paliers dégressifs jusqu'à 400.000 heures.

La C.G.C.E.M. demandait le remplacement de cette échelle par une autre, analogue à celle du marché-type, c'est-à-dire comportant divers paliers progressifs et dégressifs en deça et au-delà d'une production de base de 180.000 heures; elle désirait toutefois que les paliers progressifs soient plus accentués que ceux du marché-type, et

.....

que l'application de cette nouvelle échelle soit effectuée rétroactivement à partir du 1er janvier 1942.

La S.N.C.F. a accepté une nouvelle échelle de taux horaires identique à celle du marché-type, mais avec des paliers progressifs dédoublés ; l'adoption de cette échelle impliquent la possibilité d'une production inférieure au minimum garanti, la S.N.C.F. a demandé la suppression de ce dernier. En outre, elle n'a pas accepté la rétroactivité au 1er janvier 1942, mais seulement au 1er avril suivant, laissant ainsi le 1er trimestre à la charge de la C.G.C.E.M.

L'annexe ci-jointe indique graphiquement :

- l'échelle des taux horaires du 4<sup>e</sup> avenant
- l'échelle demandée par la C.G.C.E.M.
- l'échelle du projet de 5<sup>e</sup> avenant.

On remarquera que cette dernière échelle, lorsque la production des ateliers de Nevers retrouvera sa valeur normale, qui est nettement supérieure à 200.000 heures mensuelles, sera sensiblement plus avantageuse pour la S.N.C.F. que l'échelle actuelle du 4<sup>e</sup> avenant.

#### b) Loyer

Le traité-bail prévoit un loyer fixe annuel de 3 millions.

La C.G.C.E.M., arguant que ce loyer fixe pouvait se justifier avec le minimum garanti, mais devenait une charge extrêmement lourde dans les circonstances actuelles où le minimum de production ne pouvait même plus être réalisé par elle, demandait une réduction de loyer proportionnelle à la diminution de sa production. Elle désirait en outre que cette réduction lui soit appliquée rétroactivement à partir du 1er janvier 1942.

La S.N.C.F. a accepté, mais en demandant que le loyer soit entièrement proportionnel à la production, sur la base de 3 millions pour l'ancien minimum garanti, soit  $180.000 \times 12 = 2.160.000$  heures annuelles.

De cette façon, en compensation de la réduction de loyer actuelle, la S.N.C.F. en retirera le bénéfice d'une augmentation, lorsque la production des ateliers de Nevers retrouvera sa valeur normale qui est nettement supérieure à 200.000 heures.

#### c) Heures supplémentaires

Pour tenir compte des heures supplémentaires effectuées par les Ateliers de Nevers à la demande des Pouvoirs Publics, la S.N.C.F. accorde à C.G.C.E.M. une majoration du taux horaire dépendant du régime de travail hebdomadaire appliqué.

Cette majoration tient compte du supplément légal du salaire des heures supplémentaires, ainsi que de la baisse de rendement du personnel due à la fatigue consécutive à l'augmentation de la durée du travail; elle est donnée par un barème établi par la S.N.C.F. en accord avec le Comité MATFER et appliqué à tous les réparateurs de matériel moteur et de matériel roulant.

IV - CONSEQUENCES FINANCIERES -

Les conséquences financières des projets de 5° et 2° avenants peuvent être estimées comme ci-après :

Sur la base de la production mensuelle actuelle qui est de l'ordre de 105.000 heures :

- a) le changement de l'échelle des taux horaires entraînerait une majoration du prix horaire de 11 %, soit un supplément de dépenses mensuel de 370.650 francs;
- b) la réduction de loyer entraînerait un moins-perçu, c'est-à-dire un supplément de dépenses mensuel de 104.250 francs.

Le supplément de dépenses entraîné par ces projets d'avenants ressortirait à :

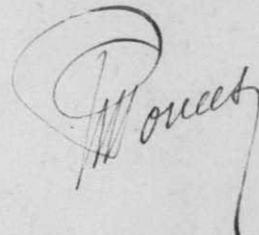
- par mois ..... 474.900<sup>frs</sup> soit 475.000<sup>frs</sup> environ
- par an ..... 5.700.000<sup>frs</sup> environ.

Par ailleurs, l'application rétroactive de ces nouvelles dispositions en 1942 entraînerait le versement à la C.G.C.E.M. d'une somme de :

- au titre du 5° avenant à la Convention ..... 2.213.000<sup>f</sup>
- au titre du 2° avenant au Traité-Bail ..... 777.000<sup>f</sup>
- 2.990.000<sup>f</sup> soit 3.000.000<sup>f</sup> environ.

Il est demandé à M. le Président du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ces deux Avenants.

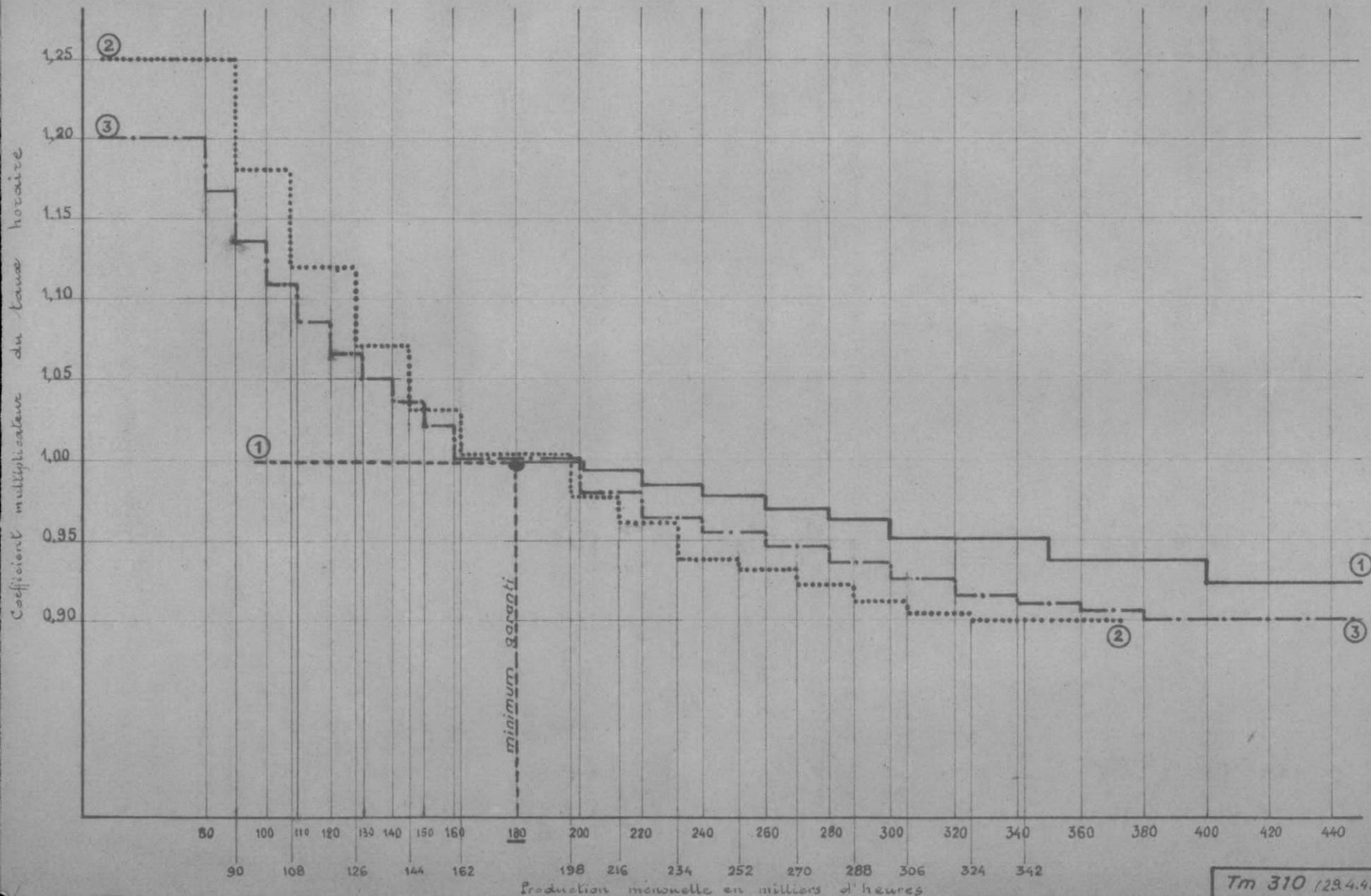
LE DIRECTEUR,



# Projet de 5<sup>e</sup> Avenant

## Echelles des taux horaires en fonction de la production

- ① ——— 4<sup>e</sup> Avenant.
- ② ..... Demande de CGCEM.
- ③ - - - - - Projet de 5<sup>e</sup> Avenant.





QUESTION III - Marchés et Commandes

109 5ème avenant à la Convention passée avec la  
Compagnie Générale de Construction et d'En-  
retien de Matériel de Chemin de fer (C.G.C.E.M.)  
pour la réparation de locomotives dans les ate-  
liers de Nevers et 2ème avenant au traité de  
location de ces ateliers.

(P.V. (p.2) Sur la proposition de M. GRIMPRET, le Conseil ajourne  
l'examen de cette question à une prochaine séance.

Sténo (p.5)

M. GRIMPRET. - La Sous-Commission des Marchés a demandé  
des renseignements complémentaires sur cet avenant. Je vous pro-  
pose d'en ajourner l'examen à la prochaine séance.

Le Conseil est d'accord.

COPIE transmise "à titre d'information"

à MM. GRIMPRET,  
LE BESNERAIS,  
BERTHELOT,  
LECLERC DU SABLON,  
VAGOGNE ,  
OLIVIER ,  
VAYSSIER,  
RENOUARD,

"en vous laissant le soin de faire désigner par M. le Directeur Général le fonctionnaire qui aura à représenter le Service intéressé à la séance de la Sous-Commission des Marchés".

8 Mai

43

Monsieur le Président,

M. le Président GRIMPRET me charge de vous faire savoir que la Sous-Commission des Marchés se réunira mardi prochain 11 Mai à 15 h. en vue d'examiner l'affaire suivante :

"5<sup>e</sup> Avenant à la Convention du 14 Décembre 1929 passée entre la Compagnie P.L.M. et la C.G.C.E.M. pour la réparation de Locomotives;

"Projet d'Avenant au traité-bail du 9 Septembre 1938 passé entre la S.N.C.F. et la C.G.C.E.M. pour la location des ateliers S.N.C.F. de Nevers".

Je vous demande de bien vouloir trouver, ci-joint, la notice relative à cette affaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

Signé : CLOSSET

Monsieur de TARDE -

Monsieur BOUTET,  
Administrateur de la S.N.C.F.,  
9 Avenue Emile Acolas - PARIS (7<sup>e</sup>)

Copie pour Monsieur le Président GRIMPRET

à titre d'information

8 Mai

43

Monsieur le Président,

M. le Président GRIMPRET me charge de vous faire savoir que la Sous-Commission des Marchés se réunira mardi prochain 11 Mai à 15 h. en vue d'examiner l'affaire suivante :

"5<sup>e</sup> Avenant à la Convention du 14 Décembre 1929 passée entre la Compagnie P.L.M. et la C.G.C.E.M. pour la réparation de locomotives;

"Projet d'Avenant au Traité-bail du 9 Septembre 1938 passé entre la S.N.C.F. et la C.G.C.E.M. pour la location des ateliers S.N.C.F. de Nevers".

Je vous demande de bien vouloir trouver, ci-joint, la notice relative à cette affaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

Signé: CLOSSET.

Monsieur BOUTET

Monsieur de TARDE,  
Administrateur de la S.N.C.F.,  
1, Avenue de Camöens - PARIS (16<sup>e</sup>)

S.N.C.F.

---

Secrétariat du Conseil

---

La Compagnie Générale de Construc-  
tion et d'Entretien de Matériel de Chemin  
de fer (C.G.C.E.M.) n'a pas d'Administra-  
teur commun avec la S.N.C.F.

L'Inspecteur principal,

*Smollet*

Service Central  
du Matériel

- 1 MAI 1943

NOTE POUR LA COMMISSION DES MARCHÉS

Tmi 231050/20

au sujet : - d'un projet de 5<sup>e</sup> avenant à la Convention du 14 décembre 1929 passée entre la Cie P.L.M. et la C.G.C.E.M. pour la réparation de locomotives,

- d'un projet de 2<sup>e</sup> avenant au Traité-bail du 9 septembre 1938 passé entre la S.N.C.F. et la C.G.C.E.M. pour la location à celle-ci des ateliers S.N.C.F. de Nevers.

Exemplaire pour  
Messieurs les Membres  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

I. - EXPOSE -

Par Convention du 14 décembre 1929, complétée par un 1<sup>e</sup> avenant du même jour, la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de fer (C.G.C.E.M.) s'est engagée à réparer, pendant 20 ans, pour la Compagnie des Chemins de fer P.L.M., des locomotives à vapeur et des pièces détachées, dans les ateliers de Nevers qui lui sont loués par la dite Compagnie.

Par un 2<sup>e</sup> avenant en date du 9 septembre 1938, la S.N.C.F., qui a pris la suite de la Compagnie P.L.M., et la C.G.C.E.M. se sont mises d'accord pour modifier, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1938, certaines clauses de la Convention, en particulier :

- le volume de travail minimum garanti, abaissé de 350.000 heures mensuelles à 180.000 heures;
- les taux horaires de rémunération forfaitaire des travaux effectués;
- la formule de révision des taux horaires, en remplaçant la révision proportionnelle aux variations des salaires ouvriers par une révision laissant à la charge de la C.G.C.E.M. une part raisonnable des dites variations;
- la réduction sensible du délai limite de réparation des locomotives, ramené de 78 jours de calendrier à 55 jours ouvrables;
- la durée de la Convention : cette dernière, venant normalement à échéance fin 1949, devient subordonnée au nouveau bail de location des ateliers de Nevers, passé le même jour que ce 2<sup>e</sup> avenant, et peut ainsi être résiliée par la S.N.C.F. à chaque période triennale du bail, soit fin 1940, 1943, 1946 et 1949.

Par un 3<sup>e</sup> avenant en date du 24 janvier 1939, les taux horaires de rémunération ont été relevés une première fois par le jeu de la formule de révision et il a été décidé que les révisions ultérieures seraient effectuées simplement par échange de lettres.

.....

Cette Convention et ses 1<sup>er</sup> et 2<sup>es</sup> avenants ont fait l'objet d'un avis favorable de la Commission des Marchés dans sa séance du 21 juillet 1938, le 3<sup>e</sup> avenant a été également approuvé en séance du 29 décembre 1938.

Le Traité-Bail a été approuvé par la Commission des Marchés le 20 septembre 1938.

Enfin, par Avenant du 8 janvier 1940, la S.N.C.F. a obtenu de la C.G.C.E.M. que, en raison de l'état de guerre, l'échéance normale de la première période triennale soit reportée à la fin de l'année suivant celle de la cessation des hostilités.

Par un 4<sup>e</sup> avenant en date du 3 janvier 1942, la Convention a été étendue à la réparation de l'ensemble des locomotives de toutes les Régions de la S.N.C.F., et la rémunération de la C.G.C.E.M. a été modifiée par l'adoption d'une échelle de taux horaires et d'une formule de révision d'application plus facile que celle du 2<sup>e</sup> avenant.

Toutefois, ces nouvelles clauses n'apportaient aucune modification aux engagements de dépenses de la S.N.C.F. ni aux prévisions de recettes de la C.G.C.E.M. Pratiquement, seule la nouvelle formule de révision a joué, portant le prix de base de 24 fr,74 (au 1<sup>er</sup> janvier 1941) à 28 fr,09 (au 1<sup>er</sup> juin 1941) et à 32 fr,06 (au 1<sup>er</sup> avril 1942), prix actuellement encore en vigueur. Par contre, la nouvelle échelle de taux horaires ne fut jamais appliquée, parce que la C.G.C.E.M. ne parvint jamais à dépasser la production mensuelle de 200.000 heures, limite supérieure de la tranche de base de la dite échelle.

Les projets de 5<sup>e</sup> avenant à la Convention et de 2<sup>e</sup> avenant au Traité-bail ont pour but d'adapter une nouvelle fois les contrats existants aux conditions d'exploitation des Ateliers de Nevers qui sont imposées à la C.G.C.E.M. depuis de nombreux mois, et d'y apporter les modifications principales ci-après :

- adoption d'une nouvelle échelle de variation du taux horaire en fonction de la production, avec, en contrepartie, suppression totale de la clause du minimum garanti,
- adoption d'un loyer proportionnel à la production.

## II - DIFFICULTES D'EXPLOITATION DES ATELIERS DE NEVERS -

Le 4<sup>e</sup> avenant à la Convention n'était pas encore signé, que débutait pour la C.G.C.E.M. une très grave crise de main-d'oeuvre qui allait s'emplifier au cours de l'année 1942 toute entière et qui dure encore actuellement.

Entièrement entourés d'usines travaillant pour les autorités d'occupation et pratiquant une politique de hauts salaires, en tournant les conventions collectives par l'octroi de primes et d'allocations diverses, les Ateliers de Nevers, tenus par ces mêmes conventions, voyaient peu à peu diminuer leurs effectifs.

Par ailleurs, d'autres agents quittaient la C.G.C.E.M. pour des emplois agricoles ou d'artisanat rural, dans l'espoir d'échapper aux prélèvements de main-d'oeuvre pour l'Allemagne, qu'il était question de rendre obligatoires, après l'appel des volontaires.

.....

Enfin, ces prélèvements pour l'Allemagne, effectués à diverses reprises, étaient particulièrement lourds pour les Ateliers de Nevers, qui se trouvaient pratiquement seuls à fournir les contingents imposés à la région de Nevers, toutes les usines voisines étant plus ou moins protégées par les autorités d'occupation elles-mêmes.

Par ailleurs, tout embauchage était absolument impossible, faute de chômeurs et en raison de l'attraction des usines pratiquant des hauts salaires.

C'est ainsi que les ateliers de Nevers perdaient, sur un effectif d'ouvriers qualifiés de 850 au 31 octobre 1941 :

- 121 ouvriers de novembre 1941 à fin octobre 1942
- 10 ouvriers partis volontaires pour l'Allemagne
- 117 ouvriers le 6 novembre 1942 )
- 50 ouvriers le 16 novembre 1942 ( prélevés d'office
- 40 ouvriers le 22 janvier 1943 ) pour l'Allemagne
- 39 ouvriers le 5 mars 1943 (
- 5 ouvriers le 11 mars 1943 )

soit un total de 382 ouvriers spécialistes, représentant un pourcentage de 45 %.

Dès le 7 mai 1942, la C.G.C.E.M. signalait à la S.N.C.F. ses difficultés de main-d'oeuvre et leur répercussion sur sa capacité de production; elle attirait à nouveau l'attention de la S.N.C.F. le 17 septembre, déclarant être dans l'impossibilité de réaliser plus de 9 grandes réparations de locomotives au lieu de 12 effectuées en 1941. Enfin, après plusieurs démarches verbales, la C.G.C.E.M. demandait, le 15 janvier 1943, une révision de sa rémunération, dont elle précisait les conditions le 9 mars 1943.

Devant l'ensemble de ces difficultés dont la C.G.C.E.M. <sup>ne</sup> pouvait être rendue responsable, et dont les conséquences immédiates étaient, pour la S.N.C.F., une baisse de production progressive de 12 à 6 grandes réparations mensuelles, et pour la C.G.C.E.M., une diminution très importante de ses recettes, sans réduction corrélative de ses frais généraux, la S.N.C.F. acceptait d'examiner un nouvel aménagement de la rémunération de la C.G.C.E.M.

### III - MODIFICATIONS A LA CONVENTION ET AU TRAITE-BAIL -

#### a) Echelle des taux horaires

Le contrat actuel prévoit un volume de travail minimum garanti de 180.000 heures, et une échelle de taux horaires dont la base est de 32 fr, 06 (ancien prix de 24,74 ajusté au l.+42) jusqu'à 200.000 heures, avec divers paliers dégressifs jusqu'à 400.000 heures.

La C.G.C.E.M. demandait le remplacement de cette échelle par une autre, analogue à celle du marché-type, c'est-à-dire comportant divers paliers progressifs et dégressifs en deçà et au-delà d'une production de base de 180.000 heures; elle désirait toutefois que les paliers progressifs soient plus accentués que ceux du marché-type, et

que l'application de cette nouvelle échelle soit effectuée rétroactivement à partir du 1er janvier 1942.

La S.N.C.F. a accepté une nouvelle échelle de taux horaires identique à celle du marché-type; mais avec des paliers progressifs dédoublés; l'adoption de cette échelle impliquent la possibilité d'une production inférieure au minimum garanti, la S.N.C.F. a demandé la suppression de ce dernier. En outre, elle n'a pas accepté la rétroactivité au 1er janvier 1942, mais seulement au 1er avril suivant, laissant ainsi le 1er trimestre à la charge de la C.G.C.E.M.

L'annexe ci-jointe indique graphiquement :

- l'échelle des taux horaires du 4<sup>e</sup> avenant
- l'échelle demandée par la C.G.C.E.M.
- l'échelle du projet de 5<sup>e</sup> avenant.

On remarquera que cette dernière échelle, lorsque la production des ateliers de Nevers retrouvera sa valeur normale, qui est nettement supérieure à 200.000 heures mensuelles, sera sensiblement plus avantageuse pour la S.N.C.F. que l'échelle actuelle du 4<sup>e</sup> avenant.

#### b) Loyer

Le traité-bail prévoit un loyer fixe annuel de 3 millions.

La C.G.C.E.M., arguant que ce loyer fixe pouvait se justifier avec le minimum garanti, mais devenait une charge extrêmement lourde dans les circonstances actuelles où le minimum de production ne pouvait même plus être réalisé par elle, demandait une réduction de loyer proportionnelle à la diminution de sa production. Elle désirent en outre que cette réduction lui soit appliquée rétroactivement à partir du 1er janvier 1942.

La S.N.C.F. a accepté, mais en demandant que le loyer soit entièrement proportionnel à la production, sur la base de 3 millions pour l'ancien minimum garanti, soit  $180.000 \times 12 = 2.160.000$  heures annuelles.

De cette façon, en compensation de la réduction de loyer actuelle, la S.N.C.F. en retirera le bénéfice d'une augmentation, lorsque la production des ateliers de Nevers retrouvera sa valeur normale qui est nettement supérieure à 200.000 heures.

#### c) Heures supplémentaires

Pour tenir compte des heures supplémentaires effectuées par les Ateliers de Nevers à la demande des Pouvoirs Publics, la S.N.C.F. accorde à C.G.C.E.M. une majoration du taux horaire dépendant du régime de travail hebdomadaire appliqué.

Cette majoration tient compte du supplément légal du salaire des heures supplémentaires, ainsi que de la baisse de rendement du personnel due à la fatigue consécutive à l'augmentation de la durée du travail; elle est donnée par un barème établi par la S.N.C.F. en accord avec le Comité MATFER et appliqué à tous les réparateurs de matériel moteur et de matériel roulant.

c) Suppression provisoire d'une réduction forfaitaire des tarifs

Les circonstances actuelles obligent la S.N.C.F. à alimenter les Ateliers de Nevers en locomotives de toutes les Régions, de tous types, souvent très anciens et en très mauvais état, pour lesquels il n'existe que des documents très sommaires, incomplets ou inexacts. Il en résulte que la C.G.C.E.M. est dans l'impossibilité d'organiser rationnellement ses travaux de réparation, et que la réduction forfaitaire de 4 % du total des heures allouées, prévue par le 4<sup>e</sup> avenant pour tenir compte des perfectionnements apportés à l'outillage et aux méthodes de travail, ne peut plus se justifier.

La S.N.C.F. a accepté la suppression provisoire de cette réduction de tarifs, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1943, mais sous réserve que cette décision soit essentiellement révoquée dès que les circonstances actuelles se seront modifiées, et au seul jugement de la S.N.C.F.

IV - CONSEQUENCES FINANCIERES -

Les conséquences financières des projets de 5<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> avenants peuvent être estimées comme ci-après :

Sur la base de la production mensuelle actuelle qui est de l'ordre de 105.000 heures :

- a) le changement de l'échelle des taux horaires entraînerait une majoration du prix horaire de 11 %, soit un supplément de dépenses mensuel de 370.650 francs;
- b) la réduction de loyer entraînerait un moins-perçu, c'est-à-dire un supplément de dépenses mensuel de 104.250 francs;
- c) la suppression provisoire de la réduction de tarifs-temps entraînerait un supplément de dépenses mensuel de 149.500 francs.

Soit au total un supplément de dépenses mensuel de 624.400 frs soit 625.000 francs et annuel de 7.500.000 francs.

Par ailleurs, l'application rétroactive de ces nouvelles dispositions entraînerait le versement à la C.G.C.E.M. d'une somme de :

- au titre du 5 <sup>e</sup> avenant à la Convention	:	2.213.000 frs
- au titre du 2 <sup>e</sup> avenant au traité-bail	:	777.000 frs
		2.990.000 frs
		soit 3 MILLIONS

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver ces deux avenants.

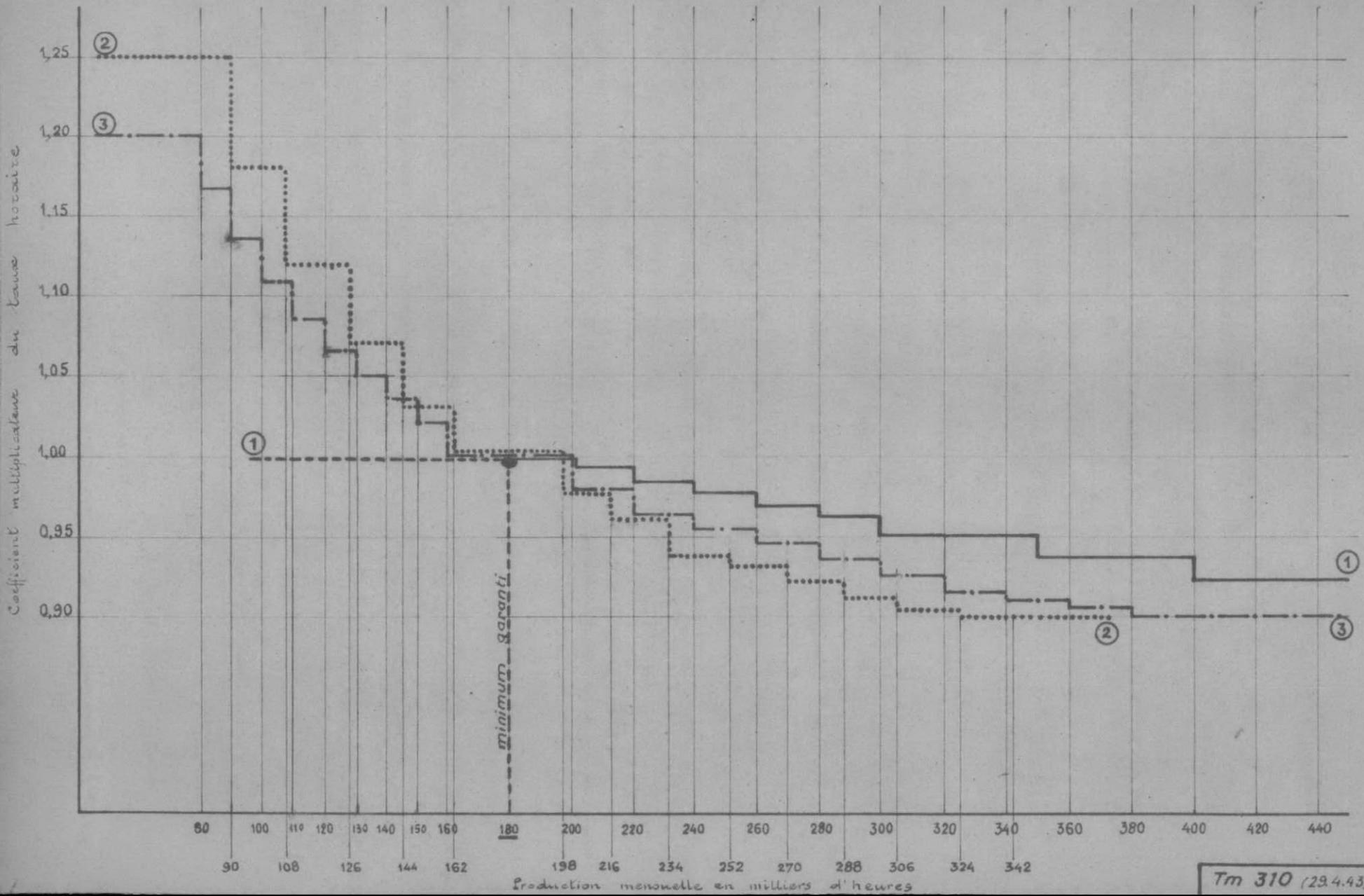
LE DIRECTEUR,

*PONCET*

# Projet de 5<sup>e</sup> Avenant

## Echelles des taux horaires en fonction de la production

- ① ——— 4<sup>e</sup> Avenant.
- ② ..... Demande de CGCEM.
- ③ - - - - - Projet de 5<sup>e</sup> Avenant.



A retourner au Cabinet  
de M. le Président

**Copie**  
D 235 / 294

30-11-1943

Tai 231050/20

Réparation de locomotives  
par C.G.C.E.M.

Monsieur le Président,

Pour vous permettre d'examiner en toute connaissance de cause les demandes présentées par M. MUGNIOT, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de fer (C.G.C.E.M.), d'une part au sujet du règlement définitif des réparations de locomotives effectuées à l'aide de tarifs-temps différents de ceux prévus par la Convention passée entre la C.G.C.E.M. et l'ex-réseau P.L.M., et d'autre part au sujet de la révision éventuelle des conditions de rémunération de la C.G.C.E.M. et du loyer des ateliers de Nevers, qu'elle exploite, je vous indique ci-après les conséquences financières (1) de chacune des dispositions qui ont été envisagées et pourraient être adoptées.

1°) RÈGLEMENT DÉFINITIF DES RÉPARATIONS EFFECTUÉES À L'AIDE DE TARIFS-TEMPS DIFFÉRENTS DE CEUX PRÉVUS PAR LA CONVENTION :

Les réparations des machines de la Région de l'EST ont été effectuées, depuis 1940, suivant les séries, à l'aide de tarifs-temps d'origines diverses, désignées sous l'appellation de type 1, 2, 3 ou 4.

Ces tarifs diffèrent sensiblement de ceux du SED/EST sur lesquels était basée la rémunération de la C.G.C.E.M., les facturations des dites réparations ont été établies, au fur et à mesure, en appliquant, aux heures allouées à l'aide de ces tarifs, divers coefficients provisoires de comparaison, déterminés sans bases bien solides, et adoptés par les parties sous réserve d'un redressement ultérieur.

.....

(1) Les chiffres indiqués ci-après diffèrent un peu de ceux qui vous ont été indiqués verbalement et qui résulteraient d'une première évaluation rapide.

Monsieur le Président  
du Conseil d'Administration

Les tarifs EST type 4 ayant été choisis comme tarifs définitifs et leur équivalence aux tarifs SUD/EST ayant été démontrée par deux expertises contradictoires effectuées récemment à Nevers, nous avons demandé à la C.G.C.E.M. le redressement des facturations antérieures, en remplaçant les coefficients provisoires utilisés à l'époque par des coefficients définitifs de comparaison des tarifs EST type 1, 2, 3 et 4 aux tarifs SUD/EST, résultant d'une part de l'égalité SUD/EST = EST (type 4) démontrée par les expertises précitées, et d'autre part du rapport connu des divers tarifs EST entre eux.

C'est ainsi que la plus grande partie de ces facturations, basées sur le coefficient provisoire SUD/EST = 1,15 EST (type 4), doivent être sensiblement réduites par l'adoption du coefficient 1.

Pour l'ensemble des quelques 150 machines dont la facturation est à redresser, la C.G.C.E.M. devrait ainsi rembourser à la SNCF, la somme de ..... 6.000.000 frs environ.

En compensation, et pour tenir compte des difficultés indéniables éprouvées par la C.G.C.E.M. depuis la déclaration de guerre du fait de l'alimentation des ateliers de Nevers en machines de tous types et de toute provenance, nous lui avons offert de lui retourner les abattements forfaitaires de 1, 2 et 3 % appliqués sur l'ensemble des heures allouées pour tous les travaux effectués pour la S.N.C.F., ce qui représente une somme de 3.140.000 frs environ.

La somme dont la C.G.C.E.M. serait finalement redevable à la S.N.C.F. s'élèverait donc à :

$$6.000.000^f - 3.140.000^f = \underline{2.860.000 \text{ frs}} \text{ environ.}$$

En contestant l'équivalence des tarifs EST (type 4), et des tarifs SUD/EST, prouvée par deux expertises contradictoires, et en réclamant, à l'aide d'arguments soit irrecevables en eux-mêmes, soit sans aucune base sérieuse, un coefficient de comparaison de 1,10, c'est-à-dire :

$$\text{tarifs SUD/EST} = 1,10 \text{ tarif EST (type 4)}$$

la C.G.C.E.M. cherche à atténuer sensiblement les sommes qu'elle devrait rembourser à la SNCF, puisque, dans la plus grande partie des facturations à redresser, le coefficient provisoire 1,15 serait remplacé par le coefficient 1,10 au lieu du coefficient 1.

Dans cette hypothèse, la somme à rembourser à la SNCF par la C.G.C.E.M. ne serait plus que de .... 1.180.000 frs environ.

2°) REVISION EVENTUELLE DES CONDITIONS DE REMUNERATION DE LA C.G.C.E.M.

a) Réduction du loyer des ateliers de Nevers au prorata de la production

Le loyer fixe actuel est de 3 millions par an.

.....

Si on admet qu'il correspond à la production minimum garantie de 180.000 x 12 = 2.160.000 heures par an, sa valeur, pour l'année 1942, au prorata de la production qui a été de 1.600.000 heures environ, serait ramenée à :

$$3 \text{ M} \times \frac{1.600.000}{2.160.000} = \underline{2,2 \text{ millions}} \text{ environ.}$$

b) Variation du prix horaire en fonction de la production des ateliers de Nevers, suivant un barème analogue à celui du marché-type, ayant pour base le minimum garanti actuel de 180.000 heures.

L'application rétroactive de ce barème en 1942 entraînerait le versement à la C.G.C.E.M. des sommes ci-après, suivant sa date d'application :

à partir du 1er janvier 1942	:	2.440.000 frs
-d°- 1er avril 1942	:	2.086.000 frs
-d°- 1er juillet 1942	:	1.231.000 frs
-d°- 1er octobre 1942	:	721.000 frs

En résumé, je serais d'avis de maintenir le principe de l'égalité des tarifs EST (type 4) et des tarifs SUD/EST, qui résulte d'expertises diverses, qui a été admis par un autre Industriel, les Aciéries du Nord, et dont l'abandon pourrait nous gêner à l'avenir. C'est donc une somme de 6.000.000 frs environ que la C.G.C.E.M. doit rembourser à la S.N.C.F.

En compensation, pour tenir compte des difficultés incontestables qu'elle a rencontrées au cours de l'année 1942 du fait du manque de main-d'oeuvre et de l'accroissement relatif des frais généraux qui en est résulté, nous pourrions accepter :

- 1°) l'abandon des coefficients de réduction forfaitaire de 1, 2 et 3 % sur les temps alloués depuis fin 1939, soit ... 3.140.000 frs
- 2°) une réduction du loyer en 1942 ..... 800.000 "
- 3°) l'application à partir du 1er juillet 1942 d'un barème de majoration du prix horaire, en fonction du volume du travail ..... 1.231.000 "

Le total de ces abattements représente 5.171.000 frs et permet de ramener à 829.000 frs, la somme à rembourser par C.G.C.E.M.

Une solution plus favorable permettant l'annulation complète de cette dette et comportant l'application rétroactive du barème de majoration à une date antérieure au 1er juillet 1942, pourrait être d'ailleurs envisagée à titre de transaction.

Je vous propose en somme de demander à C.G.C.E.M. son accord sur le règlement d'ensemble ainsi défini, la date définitive du départ de la rétroactivité étant à fixer au cours de la discussion.

.....

Si vous n'avez pas d'objection, je demanderai au Service Central du Matériel d'entrer en pourparlers avec M. MUGNIOT pour obtenir son accord et préparer les avenants.

Il est entendu par ailleurs que la révision extracontractuelle des prix à partir du 1er janvier 1943 fera l'objet d'un avenant spécial dans le cadre de ce qui a été envisagé pour l'ensemble des marchés de réparation.

Votre respectueux et dévoué,

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé: LE BESNERAIS

D'accord

Je crois que l'accord peut se faire pour le 1er avril.

Signé: Tournier

Notes luesis per le Migniot

—

11 M. Poncet

Ces notes m'ont été  
remises personnellement  
par M. Magniot. Voulez  
vous m'en parler

S. Fourmer

24. mars 1943

L'attention de M. PONCET, Directeur du Service Matériel et Traction de la S.N.C.F. a été appelée à diverses reprises sur les conséquences résultant pour la C.G.C.E.M. de la baisse de production de ses Ateliers de Nevers.

Les trois lettres ci-jointes adressées à M. PONCET visent : celles du 9 mars (n° 638 et 639) l'exercice 1942; celle du 10 mars (n° 668) l'exercice 1943.

Cette dernière lettre n'appelle aucun commentaire, la question qu'elle pose étant des plus simples et devant nécessairement faire l'objet d'une présentation à la Commission des Marchés.

Il n'en est pas de même des deux premières qui, se complétant l'une l'autre, ont trait à la recherche d'une série de mesures susceptibles de résoudre un problème dont les données sont d'une assez grande complexité.

Si, en effet, il s'agit là, pour 1942 - comme dans l'autre cas pour 1943 - de redresser équitablement la situation de C.G.C.E.M., M. PONCET n'admet pas que l'on touche aux prix de base du contrat - prix relatifs à une production normale - il n'accepte qu'une formule de variation à partir de ces mêmes prix - et, d'autre part, intervient l'épineuse question des coefficients d'équivalence longuement traitée dans la lettre C.G.C.E.M. du 2 décembre dernier.

D'où la nécessité dans laquelle s'est trouvée C.G.C.E.M. : A/ de proposer à M. PONCET - lettre n° 368 du 9 mars - les diverses mesures suivantes :

- application d'une formule de variation du prix de l'heure en fonction de la production;
- réduction du prix du loyer;
- paiement d'indemnités pour heures supplémentaires.

B/ et de lui faire connaître - lettre n° 369 du 9 mars - les éléments de base de cette proposition.

Il a paru convenable d'opérer ainsi - plutôt que de faire une seule lettre - afin de pouvoir évoquer à part la question des coefficients d'équivalence, question qui ne relève que de S.N.C.F. et C.G.C.E.M. et que n'a pas à connaître la Commission des Marchés.

Au reste, la mise en jeu des coefficients proposés par C.G.C.E.M. dans sa lettre du 2 décembre (moyenne : 1,10) n'a, quant aux montants des suggestions contenues dans sa lettre visée en A - lettre n° 368 du 9 mars - qu'une importance relative.

Tout autre serait l'aspect de la question s'il fallait tabler sur l'application du coefficient 1, qu'a repoussé et continue à repousser C.G.C.E.M.

10 mars 1943

COPIE

668

Monsieur le Directeur  
du SERVICE CENTRAL DU MATERIEL  
de la S.N.C.F.  
38, rue La Bruyère  
PARIS

Monsieur le Directeur,

Du fait des importants prélèvements de main-d'oeuvre effectués au titre de la relève des prisonniers de guerre sur le personnel ouvrier de nos Ateliers de Nevers - 175 spécialistes sont partis en novembre 1942, 40 en janvier dernier et nous sommes invités à en fournir 110 encore (sur un nouveau contingent de 230 ouvriers et manoeuvres) - les conditions d'exploitation de ces Ateliers sont devenues plus difficiles encore qu'en 1942. Elles s'en trouvent même radicalement modifiées : équipes désorganisées par la perte des plus qualifiés et des plus actifs de leurs éléments ; équilibre des diverses sections d'atelier rompu, les diverses spécialités professionnelles ayant été mises à contribution dans des proportions très variables ; rendement considérablement diminué, etc...

Il ne s'agit plus, dès lors, de faire simplement face à une diminution progressive de la production, comme pour les premiers mois de l'exercice 1942, en aménageant la formule servant au calcul du prix de remboursement de l'heure allouée ; il faut, indispensablement, procéder à une réforme de fond des conditions de rémunération afin de les adapter à la situation présente.

Dans ce but, nous avons pensé qu'il convenait de vous présenter les éléments qui entrent dans la détermination du taux horaire de réparation sous la forme même que le Comité MATFER, à la suite des négociations qu'il a engagées avec la S.N.C.F., a recommandée dans sa lettre circulaire SH n° 10.601 du 2 mars 1943.

Je vous prie donc de bien vouloir trouver, annexé à la présente lettre, un tableau établi sous cette forme et faisant état des éléments relevés dans notre comptabilité du mois de décembre 1942.

Ledit tableau comportant dans son § IV un boni nul sur les temps alloués par les barèmes, je crois devoir préciser que ce résultat provient du fait que, dans cette étude, les temps alloués par les barèmes Est - type 4 n'ont pas été majorés.

Nous sommes, bien entendu, à votre disposition pour vous fournir, sur les chiffres figurant au tableau en question, tous

.....

éclaircissements et toutes précisions qui vous paraîtraient nécessaires, de même que nous nous proposons de vous remettre, dès que les éléments utiles en auront pu être dégagés de notre comptabilité, le tableau similaire traduisant les résultats de janvier 1943.

Il me paraît toutefois que le tableau relatif à décembre, annexé à la présente lettre, donne de la situation qui nous est créée par les circonstances, une vision déjà assez approchée pour qu'il vous soit possible d'envisager la mise en point de la réforme de base qui se révèle nécessaire dans la détermination de nos conditions de rémunération.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE PRESIDENT DU CONSEIL,

M A T F E R

---

Décomposition du prix horaire (Décembre 1942)

---

I - Salaire horaire pondéré réel du personnel de production à l'heure passée :

- Salaire horaire minimum pondéré du peloton-type de production.....	$h_1 =$	8,51
- Majoration moyenne pondérée pour primes et suppléments de salaire-individuel : 18,56 %		
12,57 %	$h_2 =$	1,08
12,69 %		
- Salaire horaire réel pondéré du peloton-type de production.....	$h_1 + h_2 = h =$	9,59
- Charges patronales annexes des salaires :		
a - % de h. : 27,90 % - 27,67 % - 27,78 % =	$h_3 =$	2,66
- Salaire horaire réel pondéré, charges comprises, du personnel de production à l'heure passée.....	$h + h_3 = H =$	12,25

II - Dépenses complémentaires horaires, rapportées à l'heure passée de la production de base :

- Dépenses de personnel, charges patronales comprises, imputables aux dépenses complémentaires de fabrication.....	$f_1 =$	5,92
- Dépenses de matières et fournitures imputables aux dépenses complémentaires de fabrication.....	$f_2 =$	5,36
- Dépenses de personnel, charges patronales comprises, imputables aux dépenses complémentaires de l'Usine.....	$f_3 =$	7,14
- Dépenses de matières et fournitures imputables aux dépenses complémentaires de l'Usine.....	$f_4 =$	0,62
- Dépenses complémentaires totales de l'Usine : $f_1 + f_2 + f_3 + f_4 =$	$f =$	19,04
- Dépenses complémentaires d'administration : $f_5 =$		9,16
- Total des dépenses complémentaires horaires de l'industriel à l'heure passée = $f + f_5 = F =$		28,20

.....

III - Prix de revient horaire rapporté à l'heure passée :

	$H + F = P_r =$	40,45
- Aléas et bénéfiques.....	$8 \% \text{ de } P_r = b =$	3,23
- Prix horaire de facturation sans taxes fiscales, à l'heure passée :	$P_r + b = P_1 =$	43,68

IV - Réduction pour boni sur les temps alloués par les barèmes :

- % de $P_1 =$	$- 0,17 \% \dots \dots \dots$	<u>Admis :</u>	$0 \% \dots \dots \dots$	$r =$	0
- Prix horaire de facturation à l'heure allouée sans taxes fiscales.....	$P_1 - r =$	$P_2 =$			43,68
- Taxes fiscales assises sur le montant des travaux.....	$t = 4\%$	$P = P_2 \frac{t}{100-t}$		$= i =$	1,82

V - Prix horaire de facturation, taxes fiscales comprises à l'heure allouée :

	$P_2 + i =$	$P =$	<u>45,50</u>
--	-------------	-------	--------------

9 Mars 1943

Monsieur le-Directeur  
du Service Central du Matériel  
38, rue La Bruyère  
PARIS

Monsieur le Directeur,

Après vous avoir, l'an dernier, informé à diverses reprises des vides sans cesse plus nombreux que créaient dans les effectifs de nos Ateliers de Nevers diverses circonstances que nous ne pouvions d'aucune façon conjurer, avec ou sans votre aide, j'ai eu l'honneur, au cours de nos entretiens des 10 Novembre et 17 Décembre 1942, puis par ma lettre du 15 Janvier dernier, d'appeler votre attention sur les graves répercussions financières que ne pouvait manquer d'avoir sur le budget de notre Compagnie une aussi regrettable situation.

La formule suivant laquelle se trouve, pour l'instant, rémunéré le travail de nos Ateliers ne vaut, en effet, que pour une production égale ou supérieure à la normale, soit pour 180.000 heures mensuelles ou davantage, et elle prévoit, en ce dernier cas, quand la production mensuelle dépasse 300.000 heures, une rémunération horaire décroissante; le cas inverse, c'est-à-dire celui d'une production devenant inférieure à la normale, de peu ou prou, lui échappe totalement. Aussi bien ne pouvait-on envisager, lors de son établissement que viendrait un jour où, en dépit des besoins et des efforts des contractants, une notable partie des installations faites et des moyens d'action réunis à Nevers demeurerait, par la force des choses, sans utilisation.

Pour la même raison, un traité-bail en date du 9 Septembre 1938 - dont l'effet remonte au 1er Janvier de cette même année - a fixé le prix de location des Ateliers à trois millions par an, prix ferme qui grève sérieusement et chaque jour davantage, au fur et à mesure que diminue la production, le prix de revient de l'heure facturée.

Il en est de même de l'allocation que nous versons à la Société Immobilière du Nivernais créée, comme vous le savez, en vue de rendre possible le recrutement des ouvriers de nos Ateliers en une région qui n'offrait ni ressources de main d'oeuvre, ni logements disponibles; de même aussi pour nos autres frais fixes : impôts, assurances, etc...

Ainsi apparaît non seulement évidente mais impérieuse - quand l'on sait, comme vous et moi, que la production de nos

Ateliers en 1942 est demeurée, sauf au mois de Mars, très inférieure aux 180.000 heures mensuelles qui nous sont, en principe, garanties - elle n'a été, en moyenne, que de 138.000 heures environ - la nécessité d'un complément de rémunération assorti de certains allègements, sur le loyer principalement.

Les suggestions que je vous ai présentées dans ma lettre du 15 Janvier ont eu pour but de répondre à cette nécessité et je vous sais gré de m'avoir permis de les commenter, puis de les expliciter au cours de nos entretiens des 29 Janvier et 16 Février.

La principale - celle qui tend à substituer à la formule de rémunération incluse dans notre contrat une formule plus complète, véritablement adaptée aux fluctuations qui peuvent, dans un sens ou dans l'autre, marquer notre production - ne devait pas rencontrer d'objection de principe de votre part. Mais il vous est apparu qu'en ce qui concerne l'exercice 1942 - cet exercice devant être traité à part - il convenait de conserver comme prix de bases théorique - prix correspondant à une production normale, soit 180.000 heures par mois - celui résultant des clauses de notre contrat : 28<sup>f</sup>09 pour les trois premiers mois de l'exercice et 32<sup>f</sup>06 pour les neuf derniers, étant entendu que dans ces conditions - prix devenus notoirement insuffisants-(1) il pouvait vous être proposé pour le même exercice une formule de variation du prix de l'heure légèrement différente de celle du marché-type S.M.C.F. - Mars 1941 - pour travaux de réparation.

Vous voudrez donc bien trouver ci-joint, en annexe, la formule que je propose.

Mais j'ai vivement insisté et j'insiste à nouveau pour que cette formule, que vous voudrez bien accepter, je pense, soit appliquée à la totalité de l'exercice 1942; c'est, en effet, à partir du début du 4<sup>e</sup> trimestre 1941 qu'a commencé à se faire sentir la régression qui s'est produite dans nos effectifs - de 1.487 unités au 16 Octobre 1941, nous sommes tombés à 1.463 au 31 décembre, à 1.431 au début de Mars 1942, à 1.341 le 25 septembre suivant, perdant ainsi 146 unités - et vous savez - ma lettre du 15 Janvier en ayant exposé les raisons - que nous avons été tout aussi impuissants à freiner ces premiers départs qu'à limiter, au début de Novembre, notre participation à la relève; avant comme alors, nous nous sommes trouvés sans contestation possible dans le cas de force majeure. Si donc l'application de la formule en cause ne devait porter que sur une partie de l'exercice, sa raison d'être s'en trouverait jusqu'en son principe, radicalement faussée. Et si, par exemple, on se bornait à corriger les résultats des mois de Novembre et de Décembre qui ont souffert du départ de 175 spécialistes pour la relève, notre situation n'en serait soulagée que de 300.000 francs environ, alors que l'équilibre du budget de Nevers exige plusieurs millions - ce que donnerait, comme je vous l'ai fait remarquer, le calcul résultant des vues du Comité MATFER.

Quant à la réduction qu'il conviendrait d'apporter au prix

---

(1) Une nouvelle détermination du prix de l'heure allouée, d'après la décomposition indiquée par le Comité MATFER dans sa circulaire du 2 Mars 1942 donnerait d'ailleurs bien davantage.

fixé en 1938 pour la location des Ateliers de Nevers, elle ne paraît devoir être au minimum directement proportionnelle à l'en moins constaté dans notre production mensuelle (moyenne de 138.000 heures en 1942 contre 180.000 heures en 1938) soit d'au moins 22,33 %, ce qui représenterait 700.000 frs exactement.

Comme autre allègement, j'envisage tout naturellement celui relatif aux heures supplémentaires que nos Ateliers de Nevers effectuent depuis le 15 septembre dernier sur les instructions des Pouvoirs Publics et qui sont rétribuées légalement à un taux supérieur à celui des heures du régime légal de travail. Je pense, en effet, que vous ne pouvez avoir d'objection à ce que soit majoré en conséquence, à partir de la même date et selon le barème dont le Comité MATFER nous a donné connaissance, le prix de remboursement de l'heure allouée.

Mais ces diverses mesures - sauf au cas où serait admis, pour 1942, un nouveau prix de base pour la rémunération de l'heure allouée, ce qui, en suivant les instructions du Comité MATFER résoudrait d'emblée et complètement la question - n'apporteraient qu'un remède encore très partiel au préjudice résultant pour nous d'une rémunération globale notoirement insuffisante, quand bien même vous accepteriez finalement - ce dont je ne doute pas - que la formule de variation que nous devons mettre au point joue pour toute la durée de l'exercice 1942.

Non seulement, en effet, nous ne retirerions aucun bénéfice du service que nous avons pu rendre à votre Société, alors qu'elle n'a cessé d'admettre que les prestations de ses entrepreneurs devaient être raisonnablement bénéficiaires, mais nous ne pourrions même pas procéder au moindre amortissement ni constituer une provision quelconque pour le renouvellement de notre outillage.

Aussi bien conviendrait-il, pour nous permettre ces dernières opérations, de ramener le prix du loyer des Ateliers, non pas aux trois quarts mais au tiers, de son taux normal.

Ceci pour l'année 1942.

En ce qui concerne l'exercice 1943 au cours duquel nous allons avoir à supporter les conséquences de plusieurs prélèvements de spécialistes : 175 sont partis en Novembre 1942, 40 en Janvier dernier et nous sommes invités à en fournir 110 encore (sur un nouveau contingent de 230 ouvriers et manoeuvres); il faut songer, non plus à des aménagements plus ou moins heureux des anciens prix et des formules périmées, mais envisager une réforme complète de nos conditions de rémunération.

Je pense être à même de vous adresser très prochainement une proposition à cet effet.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil

Nombre d'heures mensuelles à facturer à la S.N.C.F.		Coefficient multiplicateur à appliquer au prix horaire P
	$N \leq 0,5 N_0$	1,25
$0,5 N_0 <$	$N \leq 0,6 N_0$	1,18
$0,6 N_0 <$	$N \leq 0,7 N_0$	1,13
$0,7 N_0 <$	$N \leq 0,8 N_0$	1,07
$0,8 N_0 <$	$N \leq 0,9 N_0$	1,03
$0,9 N_0 <$	$N \leq 1,1 N_0$ (tranche de base)	1
$1,1 N_0 \leq$	$N < 1,2 N_0$	0,98
$1,2 N_0 \leq$	$N < 1,3 N_0$	0,96
$1,3 N_0 \leq$	$N < 1,4 N_0$	0,945
$1,4 N_0 \leq$	$N < 1,5 N_0$	0,93
$1,5 N_0 \leq$	$N < 1,6 N_0$	0,92
$1,6 N_0 \leq$	$N < 1,7 N_0$	0,91
$1,7 N_0 \leq$	$N < 1,8 N_0$	0,905
$1,8 N_0 \leq$	$N < 1,9 N_0$	0,90

$N_0$  Nombre d'heures caractérisant la production de base

$N$  Nombre d'heures caractérisant la production mensuelle  
à facturer.

9 mars 1943

Monsieur le Directeur  
du Service Central du Matériel de la S.N.C.F.  
38 rue La Bryère - PARIS -

Monsieur le Directeur,

Pour éviter tout malentendu entre nous au sujet des propositions que je vous adresse, par lettre de ce jour, comme suite à notre entretien du 16 février, je crois devoir préciser ici que ces propositions sont basées, non pas sur les résultats comptables enregistrés par nos ateliers de Nevers dans le courant de 1942, sous le régime de coefficients d'équivalence provisoires (1,15 pour les 10 premiers mois, 1 pour les 2 derniers), mais sur ceux que donnerait, pour le même exercice, l'application, à partir du 1er janvier, du coefficient 1,10 (moyenne approchée des divers coefficient que je vous ai indiqués, par lettre n° 3714 du 2 décembre dernier, comme représentant à nos yeux la valeur relative des tarifs Est et Sud-Est pour divers types de locomotives).

Il me fallait, en effet, pour concevoir et chiffrer ces propositions, voir sous son vrai jour la situation de nos ateliers, et dans ce but, puisque, aussi bien, nous avons, tant de votre côté que du nôtre jugé nécessaire, urgent même de fixer enfin des coefficients d'équivalence définitifs, également vrais, tenir compte des redressements de factures commandés par l'adoption de ces coefficients.

De ce point de vue, nous n'avons pas craint de considérer - je l'écris aujourd'hui avec autant de conviction que je le disais l'autre jour en votre bureau - que tous renseignements pris, toutes investigations et réflexions faites, les coefficients de moyenne 1,10 vous apparaîtraient refléter la vérité.

Déjà les chiffres que j'ai cités devant vous, au cours de notre entretien du 16 février, vous ont montré, comme je l'affirmais dans ma lettre du 2 décembre que tout abattement sur ces coefficients "équivalendrait pour nous à une concession que nous ne pourrions d'aucune façon supporter".

Je vous ai fait notamment remarquer, que si, au lieu de ces coefficients, l'on appliquait, d'un bout à l'autre de l'exercice 1942, le coefficient 1, qu'ayant cru de prime abord justifié, vous avez, d'autorité, substitué au coefficient 1,15, pour les factures à vous présenter à partir du 1er décembre dernier, le déficit d'exploitation de Nevers pour ledit exercice, deviendrait tellement élevé que les aménagements que je vous présente par ailleurs, poussés même à leur limite extrême - loyer totalement annulé par exemple - seraient impuissants à la résorber.

.....

Une majoration du prix de l'heure allouée à partir de cet exercice même apparaîtrait dès lors indispensable, tant il est vrai qu'on ne saurait traiter indépendamment l'une de l'autre la question des coefficients d'équivalence c'est-à-dire du nombre des heures allouées et celle du prix de l'heure.

Aussi bien ai-je pu vous dire que si nous n'avions jamais eu à réparer que des locomotives Sud-Est, comme il était prévu au moment de l'établissement de notre contrat, nous serions contents, au cas où les circonstances seraient demeurées normales, du taux de rémunération résultant des clauses de ce même contrat, tandis que nous devions, du jour où ne nous furent confiées que des machines Est, obtenir que les tarifs afférents à ces autres machines soient affectés d'un certain coefficient de majoration, le prix de l'heure demeurant celui de notre contrat.

Nous n'avons pas argué d'autre chose au fond de ma lettre du 2 décembre, alors qu'il s'agissait d'établir du point de vue technique une correspondance aussi exacte que possible entre les tarifs Est-type 4 et les tarifs Sud-Est; mais nous avons précisé, en nous appuyant sur une longue pratique, portant déjà sur près de 200 locomotives et d'une autre valeur que n'importe quelle expertise sur cas d'espèce, ce que devait être cette correspondance; et nous voyons aujourd'hui, en passant du terrain technique sur le terrain financier, nos conclusions d'alors entièrement confirmées.

Il s'en suit, évidemment, que nous ne pouvons demeurer plus long temps sous le coup des amputations dont vous avez frappé, à dater du 1er décembre dernier, les factures mensuelles de nos ateliers, ces amputations qui auraient pu se défendre à l'extrême rigueur, si les circonstances étaient demeurées normales et au cas où nous vous aurions donné accord sur le coefficient 1, apparaissant aujourd'hui plus qu'excessives et par surcroît véritablement désobligeantes. Si, en effet, nous sommes à votre égard, comptables d'un trop perçu au cours des années 1940 et 1941, trop perçu que nous n'avons pas contesté une seconde et qui s'élève avec le coefficient vrai (1,10) à 1.200.000 francs environ, l'insuffisance grandissante de notre rémunération contractuelle se traduit déjà par un en moins d'une toute autre importance.

Au reste, il nous faut, pour continuer à subsister en cette année 1943 qui s'annonce plus difficile encore que la précédente, et tant que n'auront pas été radicalement modifiées nos conditions de rémunération un minimum de moyens d'existence.

Mais je pense vous avoir montré, tant par ma lettre du 2 décembre que par ce qui précède et ne fait que développer et commenter mes déclarations verbales du 16 février :

- d'une part, que le coefficient 1 ne se soutient d'aucune façon, du moins vis-à-vis de nous qui sommes à cet égard dans une situation particulière, nettement différente de celle de tout autre réparateur de locomotives;

- d'autre part, que le coefficient vrai (1,10) doit être assorti de conditions de rémunération telles que notre Cie puisse faire face à ses obligations.

Sur ces prémisses, il devrait nous être facile de régler le passé et de bâtir un accord pour le présent.

J'en formule l'espoir avec confiance et vous prie d'agréer, .....

Le Président du Conseil,

GH/GP

*Courriers dans mes  
dossiers fermés*

2 Décembre 1942

Référence : Votre lettre Tmi 23I.050/9 - 23I/050/20  
du 8 Septembre 1942 .

3714

*Note remise par  
M. Mugnier le  
29 Janvier 43*

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de répondre à votre lettre  
du 8 Septembre dernier par laquelle, vous basant sur le ré-  
sultat des expertises contradictoires récemment effectuées aux  
Ateliers de NEVERS pour déterminer le coefficient d'équiva-  
lence des tarifs-temps EST et SUD-EST :

0.999 pour l'une des expertises ;  
0.991 pour l'autre ,

vous nous dites maintenir les propositions que vous nous  
avez adressées par vos lettres des 11 Août et 24 Octobre (I)  
1941, savoir :

TARIFS EST (1940) = Tarifs SUD-EST

$\frac{\text{Tarifs SUD-EST}}{\text{Tarifs SUD-OUEST}} = 1.10$

et nous demandez notre accord sur ces propositions .

(I) et non 27 Octobre .

.....

Monsieur le Directeur  
du Service Central du MATERIEL

S.N.C.F.  
38, rue LaBruyère,

xPARIS.

Remarques  
préliminaires

Nous observerons tout d'abord, en passant :

- d'une part, que les expertises faites à NEVERS n'ont en rien visé les tarifs SUD-OUEST et qu'en conséquence il ne peut en être tiré argument en faveur du deuxième terme de vos propositions ;
- d'autre part, que si les dites propositions figurent bien dans votre lettre du 11 Août 1941, sous le § e, visant assimilation des tarifs-temps des diverses Régions à ceux du SUD-EST, votre lettre du 24 Octobre, qui fait suite à notre lettre 31.613 du 3 Octobre 1941, laquelle formulait d'expresses réserves - n'en fait aucunement mention ; il y est dit, par contre, que :  
" les coefficients d'équivalence des divers tarifs S.N.  
" C.F. avec les tarifs SUD-EST seront déterminés ultérieurement après nouvel examen approfondi de la question . "

But de la recherche  
de coefficients d'équivalence .

Ces remarques étant faites, il nous paraît utile de rappeler sommairement la raison ainsi que le but des coefficients d'équivalence recherchés .

Quand, à la fin de 1939, des locomotives EST furent envoyées en réparation à nos Ateliers de NEVERS, vous avez, en fixant les conditions du travail qui allait nous être confié - votre lettre du 26 Décembre 1939 - précisé que les temps à nous allouer pour ces machines devraient être rendus comparables à ceux qui nous étaient alloués par la Région SUD-EST pour ses propres machines par un coefficient approprié.

Et plus tard - un an après - reconnaissant que les tarifs pratiqués aux Ateliers d'Epernay de la Région EST diffèrent sensiblement des tarifs SUD-EST, vous avez estimé, votre lettre du 14 Décembre 1940 - qu'il convenait, plutôt que de procéder à des refontes entières de tarifs, de déterminer un coefficient dont serait affecté le total des heures allouées par les tarifs EST pour chaque machine EST réparée par nos soins, l'application de ce coefficient devant avoir pour effet de rendre le total dont il s'agit équivalent à celui qui eût résulté, pour la même machine, du jeu des tarifs SUD-EST .

Fixation  
du coefficient I.15  
pour les locomotives  
I50 E .

Entre temps, et au sujet des locomotives I50 E, qui nous furent remises en premier lieu, vous nous avez fait sa-

voir .....

savoir par votre lettre du 10 Janvier 1940, en nous annonçant l'envoi des barèmes de cette série de locomotives, que pour rendre ces barèmes comparables à ceux de la Région SUD-EST, il "convenait de leur appliquer le coefficient de majoration : 1.15 " .

Recherche  
de coefficients  
pour d'autres séries  
de machines .

Vous avez ensuite prévu, quand vinrent s'ajouter aux 150 E, dans les premiers mois de 1940, des locomotives relevant d'autres séries, que le coefficient à appliquer à ces machines serait déterminé expérimentalement .

Et de fait, eurent lieu à cet effet, un certain nombre d'expertises .

La première, faite en 1940, et au cours de laquelle on devait déterminer les temps alloués d'après les barèmes EST d'une part, d'après les barèmes SUD-EST d'autre part, afin d'en tirer par comparaison le coefficient de majoration à appliquer, à porté sur la locomotive 453 de la série EST 040 D, dénommé G 8<sup>I</sup> sur le SUD-EST .

On obtint alors le coefficient 1.19 .

Les suivantes - premiers mois de 1941 - qui visaient déjà à fixer une valeur unique du coefficient - votre lettre du 14 Décembre 1940 - comme si les divers barèmes, soit du SUD-EST, soit de l'EST, étaient équivalents, ont porté sur des machines de la même série 040 D G 8<sup>I</sup> : en premier lieu,, sur la machine 040 D 467, qui fut abandonnée sur votre demande alors que le travail n'était qu'à moitié fait ; ensuite, et d'après le choix que vous en avez fait, sur la machine 040 D - 508 .

Le coefficient 1.095 en fut le résultat .

Mais il vous est apparu, après coup, que les expériences faites ne pouvaient être retenues - du fait qu'il n'existe pas une gamme complète de tarifs d'origine spécifiquement EST pour les locomotives en cause .

Proposition visant  
à l'équivalence des  
tarifs EST et SUD-EST  
Lettres S.N.C.F. des  
II Août et 24 Octobre  
1941 .

Et c'est alors, ou peu après, que nous parvint votre lettre du II Août 1941, lettre qui n'était pas spécifiquement relative à la question du coefficient d'équivalence, mais avait pour objet un projet de 4ème Avenant à notre Convention du 14 Décembre 1929 ; il y était toutefois indiqué

parmi les principales différences ou novations sur lesquelles nous avons à nous mettre d'accord, l'assimilation des tarifs-temps des diverses Régions à ceux du SUD-EST, à l'aide, notamment, de l'équivalence ci-après :

TARIFS EST (1940) = TARIFS SUD-EST .

Nous n'avons pu sur ce point entrer dans vos vues et c'est pourquoi, en nous adressant pour signature, par votre lettre du 24 Octobre suivant l'avenant susvisé, vous nous faisiez savoir que la détermination des coefficients d'équivalence se ferait ultérieurement "après nouvel examen approfondi de la question " .

Conversations  
entre M. DEMERLIAC  
et M. HENRY .

En prévision de ce nouvel examen, notre Directeur Général, M. HENRY, s'est rapproché à diverses reprises et notamment le 3 Novembre 1941 de M. DEMERLIAC .

Il lui a, tout d'abord, exposé qu'une expérience vieille de 20 ans dans le maniement des tarifs SUD-EST, nous permettait d'affirmer que ces tarifs n'étaient pas homogènes, à beaucoup près même dans certains cas, d'une série de locomotives à l'autre . On doit, pensons-nous, en rechercher la cause dans le fait qu'ils ont été établis à des époques souvent très éloignées les unes des autres, par des personnels différents, et suivant une conception des travaux qui a varié avec le temps . Nous venons d'ailleurs d'en avoir la preuve, au cours de ces derniers mois, en pratiquant pour la première fois les tarifs des locomotives 230 C du SUD-EST, lesquels s'avèrent relativement très inférieurs à ceux des locomotives Pacific et Mikado dont la mise en service a suivi celle des locomotives 230 C .

Nous avons reconnu de même que les tarifs de la Région EST étaient de valeur inégale .

Il eût fallu, dès lors, pour aboutir à une détermination équitable de l'équivalence recherchée, établir non pas un coefficient unique, applicable indistinctement à toutes les séries de locomotives EST, mais bien un coefficient spécial à chacune des séries de locomotives EST, comparée à la série homologue de la Région SUD-EST .

M. HENRY a, d'autre part, attiré votre attention sur ce fait que les tarifs des Régions EST et SUD-EST ont été établis sur des bases essentiellement différentes : tandis que les premiers envisagent le détail des opérations à exécuter sur chacune des pièces d'un ensemble et fixent un

temps alloué pour l'exécution de chacune de ces opérations, les tarifs P.L.M. allouent un temps global pour la réparation de la totalité des pièces de l'ensemble ; soit donc un temps moyen, déterminé pour couvrir, en moyenne, les travaux de remise en état de l'ensemble considéré .

C'est ainsi que les tarifs SUD-EST allouent au titre des 230 B, par exemple, un temps global de 320 heures pour la réparation de l'ensemble dit de tôlerie lequel comporte cheminée, cendrier, sablière, abri, tabliers, supports des tabliers en tôle et cornière, marchepieds, caisses à eau, soutes à charbon, etc ... etc ... et en général toutes pièces en tôles minces, cornières et fers plats ; tandis que les tarifs EST passent en revue successivement la sablière proprement dite, son couvercle, la charnière de ce couvercle et son renfort, la calotte de la sablière, etc ... etc... et, pour chacune de ces pièces, envisagent tous les travaux possibles, tels que démontage, montage, remise à la forme, redressage, planage, etc ... et allouent un temps de détail pour leur exécution .

Une aussi profonde différence de principes dans l'établissement des tarifs des deux Régions EST et SUD-EST impliquait, de toute évidence, des précautions spéciales à prendre quant à l'établissement du coefficient d'équivalence recherché . Il convenait, en particulier, de veiller à ce que les locomotives SUD-EST désignées pour les expertises fussent des locomotives moyennes quant à l'importance des travaux de remise en état des ensembles affectés d'un temps global . Sinon, on risquait de voir croître le total des temps de détail alloués par les tarifs EST, tandis que l'autre terme du rapport, constitué par le tarif global SUD-EST serait demeuré constant, la valeur numérique du rapport étant faussée d'autant .

Expertises faites  
sur locomotives  
230 B .

Comme il a été, par ailleurs, reconnu, au cours des conversations dont je viens de rappeler l'essentiel, que les parcs des Régions EST et SUD-EST ne comportaient pas de machines de construction identique pour lesquelles il existât des tarifs EST d'une part, des tarifs SUD-EST d'autre part, vous avez décidé que les Ateliers d'Oullins de la Région SUD-EST établiraient des tarifs pour les locomotives 230 B de la Région EST qui leur seraient envoyées en réparation, dans la pensée que l'application de ces tarifs à quelques locomotives 230 B EST réparées aux Ateliers de NEVERS, et préalablement annotées des tarifs EST, permettrait de se faire une idée du coefficient d'équivalence à adopter .

.....

Réserves  
C.G.C.E.M.

Ce sont les résultats de ce travail qui a porté sur les deux locomotives 230 B 743 et 230 B 763 de la Région EST que nous communiquons votre lettre du 8 Septembre 1942 .

Pour apprécier la valeur de ces résultats, nous nous sommes reportés :

- d'une part, aux tarifs élaborés aux Ateliers d'Oullins ;
- d'autre part, à l'application qui en a été faite aux deux locomotives en cause .

Or, sur l'un et l'autre de ces deux points, nous avons à faire les plus expresses réserves .

A - En ce qui concerne le premier, il apparaît que les Ateliers d'Oullins ont, dans de nombreux cas, procédé par assimilation pure et simple à des temps de séries de locomotives SUD-EST déjà tarifées au lieu de chercher à déterminer des tarifs exactement applicables aux locomotives 230 B de l'EST qu'ils avaient mission d'étudier .

C'est ainsi que, sauf erreur de notre part, on retrouve :

Pour les temps de montage et de manutentions ....	celui des locomotives 230 A SUD-EST ;
Pour les temps tôle moyenne .....	d° ..... 230 B - d° - ;
Pour les temps d'enveloppes .....	d° ..... 241 A - d° - ;
Pour les temps tuyauterie ( sauf frein ) .....	d° ..... 141 & 231 - d° - ;
Pour les temps tuyauterie de frein .	d° ..... 232 AT - d° - .

Il n'a donc été réalisé qu'une approximation trop large, susceptible de fausser les résultats .

Nous en donnerons comme exemple les temps alloués pour les opérations de démontage et de remontage des attelages avant et arrière des locomotives étudiées .

Il ne s'agit pas, dans le cas de ces locomotives, d'attelages assimilables à ceux des locomotives du SUD-EST, c'est-à-dire d'attelages constitués par un bloc démontable en quelques éléments : traverse proprement dite, renfort de traverse, équerres de fixation aux longerons, toutes pièces rigides ( fer à I de grand moment d'inertie ou pièces en acier moulé ) dont le montage et le démontage sont relativement faciles pour peu qu'on dispose d'un moyen de levage . Il s'agit, au contraire, d'une série de caissonnements et de

.....

châssis, en tôles et cornières, qui nécessitent des réparations plus ou moins importantes ( remplacements de tôles et cornières, redressages, remise à la forme, etc ... ) . S'il est entendu que ces réparations sont rémunérées et ne sont pas en cause ici, il n'en demeure pas moins que de tels ensembles, partiellement désarticulés pour l'exécution des réparations, doivent être ensuite réassemblés, réajustés et dégauchis, ce qui complique singulièrement la tâche des monteurs .

Les tarifs EST portent bien la marque de ces difficultés, puisqu'ils allouent, au titre de la totalité des travaux de démontage et remontage qui nous occupent :

51 h 48 pour l'attelage avant ;  
105 h 17 pour l'attelage arrière ;

alors que les tarifs fixés par Oullins comportent respectivement 22 et 16 heures .

Nous avons visé ci-dessus le démontage et le remontage de la totalité des attelages . On peut objecter que c'est là un maximum à ne pas retenir . Mais si on examine plus spécialement le cas concret des deux locomotives 230 B expertisées, on relève qu'elles ont réalisé sur un point ce maximum, puisque les temps effectivement alloués par les tarifs EST pour les travaux de démontage et de remontage de l'attelage AV se sont élevés précisément à 51 h 48 pour chacune des locomotives 230 B 743 et 230 B 763 ( temps SUD-EST 22 heures ) .

En ce qui concerne les attelages AR, s'il n'en a pas été de même, puisqu'avec la tarification EST on a enregistré au titre de leur démontage et remontage, respectivement 95 h 29 et 37 h 30, pour un maximum de 105 h 17 prévu par les tarifs EST, il n'en demeure pas moins que les temps correspondants alloués par les tarifs d'Oullins se limitent à 16 heures et 10 heures .

Cet exemple souligne les effets d'une application trop hâtive des tarifs existants à des travaux de natures différentes . Elle a conduit, pour l'attelage avant à un coefficient partiel d'équivalence égal à 0.43, et pour l'attelage arrière à un coefficient égal, selon le cas, à 0.17 ou 0.27 - toutes valeurs bien éloignées de l'unité d'une part et trop dissemblables pour ne pas éveiller une légitime inquiétude quant à la validité du résultat final .

.....

B - J'ai évoqué plus haut la nécessité des précautions spéciales à prendre pour la détermination du coefficient d'équivalence, en rapport avec l'existence des tarifs globaux de la Région SUD-EST .

Or, il apparaît qu'elles n'ont pas été observées dans le cas des deux locomotives qui ont servi à l'expertise .

Si on se reporte, par exemple, à l'ensemble constitué par la Section tôlerie ( cendrier, abri, sablière, cheminée, tabliers et leurs supports, couvre roues, etc ... ) on constate que l'application détaillée des tarifs EST a conduit à l'allocation de :

656 h 93 pour la locomotive 230 B 743  
et 737 h 88 pour la locomotive 230 B 763

En regard de ces chiffres, les temps alloués SUD-EST comportent l'allocation du temps global de 320 heures, affecté une fois pour toutes à la réparation de la tôlerie et augmenté seulement de quelques suppléments dont le principal vise, pour 24 heures, le remplacement de la tôle de Ciel de boîte à fumée et celui du cône inférieur de cheminée .

Au total, les temps SUD-EST alloués pour la réparation de la tôlerie des deux locomotives en cause s'établissent à :

368 h pour la 230 B 743  
et 356 h 47 pour la 230 B 763

On en doit conclure qu'il s'agissait, en l'espèce, de locomotives dont la tôlerie nécessitait d'importantes réparations et dont l'état ne correspondait nullement à la moyenne que le tarif global SUD-EST a envisagé de rémunérer .

C - Nous devons aussi attirer votre attention sur l'insuffisance, quand il s'applique aux locomotives EST, de la valeur du coefficient, dit de "menus usinages", qui nous est alloué pour rémunérer globalement les travaux de moulage, perçage, taraudage, rectification .

La valeur numérique de ce coefficient, soit 0.30 applicable aux temps d'ajustage, a été déterminée, il y a de nombreuses années, à une époque où nos Ateliers de NEVERS ne réparaient que du matériel P.L.M. Or, sur les locomotives EST, le nombre des pièces qui doivent subir un usinage sur machines à rectifier est proportionnellement très supérieur . D'un relevé détaillé que nous avons fait sur les deux loco-

motives .....

locomotives 230 B 743 et 230 B 763, il résulte que le coefficient de menus usinages aurait dû être porté à 0.45 pour la première et 0.47 pour la seconde .

Effet, sur le calcul du coefficient des réserves qui viennent d'être formulées .

Les résultats des expertises faites à NEVERS, pour la détermination du coefficient d'équivalence recherché, ont été établis par la formule suivante :

$$R = \frac{T_I + T_2 ( I + \alpha )}{T'_I}$$

dans lesquelles on a désigné par :

R le coefficient à déterminer ;

T<sub>I</sub> les temps SUD-EST non soumis au coefficient de menus usinage ;

T<sub>2</sub> les temps SUD-EST soumis au coefficient de menus usinages ;

T'<sub>I</sub> les temps EST ;

α le coefficient de menus usinages ;

les symboles ci-dessus ayant les valeurs numériques suivantes :

	<u>230 B 743</u>	<u>230 B 763</u>
T <sub>I</sub> .....	9.732.16	10.283.92
T <sub>2</sub> .....	1.743.87	1.698.40
T' <sub>I</sub> .....	12.001.32	12.598.49
α .....	0.30	0.30
R .....	0.999	0.99I

Or, si l'on admettait, compte tenu des remarques faites ci-dessus :

- a) Que les Ateliers d'Oullins, prenant en considération la structure complexe des attelages avant et arrière des locomotives en cause, aient alloué pour les opérations de démontage et de montage correspondantes, des

.....

temps égaux à ceux prévus par les tarifs EST ;

- b) que la tôlerie des deux locomotives expertisées, au lieu d'être en très mauvais état comme il semble bien que ce fut le cas, se soit présentée dans des conditions normales d'usure justifiant l'application du temps moyen prévu par les tarifs SUD-EST ;
- c) que le coefficient  $\alpha$  de menus usinages ait été pris égal à 0.45 ;

on trouverait pour le coefficient d'équivalence recherché les nouvelles valeurs suivantes :

Locomotive 230 B 743 :

$$\begin{aligned}
 T_I &= 9.732.16 + 29.48^{(1)} + 79.29^{(2)} = 9.840^h 93 ; \\
 T_2 &= \dots\dots\dots = 1.743.87 ; \\
 T'_I &= 12.001.32 - 288.98 \dots\dots\dots = 11.712.34 ; \\
 \alpha &= \dots\dots\dots = 0.45 ; \\
 R &= \dots\dots\dots = \underline{1.056}
 \end{aligned}$$

Locomotive 230 B 7763 :

$$\begin{aligned}
 T_I &= 10.283.92 + 29.48^{(3)} + 27.30^{(4)} = 10.340^h 70 ; \\
 T_2 &= \dots\dots\dots = 1.698.40 ; \\
 T'_I &= 12.598.49 - 380.91 \dots\dots\dots = 12.217.58 ; \\
 \alpha &= \dots\dots\dots = 0.45 ; \\
 R &= \dots\dots\dots = \underline{1.048}
 \end{aligned}$$

Il va de soi qu'à supposer égal à l'unité le coefficient global d'équivalence des tarifs EST et SUD-EST, il ne saurait être question de retrouver exactement la valeur

.....

- 
- (1) 51<sup>h</sup> 48 - 22 h = 29.h 48 ;
  - (2) 95.29 - 16 h = 79.h 29 ;
  - (3) 51.48 - 22 h = 29 h 48 ;
  - (4) 37.30 - 10 h = 27 h 30 .

un pour le rapport des temps alloués par ces Régions au titre de la réparation de chacun des ensembles d'une locomotive. Il est donc entendu que ce rapport oscillera autour de l'unité suivant les ensembles considérés, les tarifs EST l'emportant pour tel ensemble, ceux du SUD-EST pour tel autre. Aussi bien n'est-il, visé, dans ce qui précède, que des cas où le jeu de cette compensation ne saurait être invoqué, puisqu'il s'agit :

- pour les attelages et le coefficient de menus usinages de tarifs ne s'appliquant visiblement pas aux travaux qu'ils prétendent rémunérer ;
- pour la tôlerie, d'une circonstance fortuite ayant singularisé les locomotives expertisées .

Limitée à ces trois points, la rectification du coefficient d'équivalence atteint déjà une valeur non négligeable .

Si l'on y ajoutait d'autres rectification également nécessaires, notamment au titre des réserves formulées au paragraphe B - mais nous ne voulons pas vous faire attendre plus longtemps notre réponse qui aurait été d'ailleurs plus rapide et, sur ce point, plus complète, si nos services de direction n'avaient pas dû, au cours des dernières semaines, passer la majeure partie de leur temps aux questions nées pour eux de la relève des prisonniers de guerre - on s'éloignerait davantage encore du coefficient I . On arriverait même, très vraisemblablement, sinon certainement, à des chiffres qui seraient du même ordre de grandeur que ceux donnés par les expertises antérieures .

Ainsi se trouve renforcée la conviction que nous avons eue dès l'abord au sujet des récentes déterminations expérimentales auxquelles vous avez désiré procéder, à savoir qu'elles ne feraient que justifier le coefficient qui nous paraissait devoir être appliqué .

Aussi bien la pratique que nous avons des tarifs EST, depuis trois ans bientôt et qui porte à l'heure actuelle sur quelque 200 locomotives, nous a-t-elle permis d'évaluer avec une grande approximation la valeur relative des tarifs EST et SUD-EST et de déterminer ainsi qu'il suit les coefficients d'équivalence si laborieusement recherchés par ailleurs :

Locomotives	I50 E .....	I.I03
	I5I TC .....	I.II8
	I40 A - 230 A	
	et 230 B ...	I.097

les tarifs EST pris comme base étant ceux dits "tarifs type 4" établis par cette Région en 1940 .

Non seulement nous ne pouvons donc - et nous en sommes au regret - vous donner accord sur le coefficient I, c'est-à-dire sur l'équivalence des tarifs EST et SUD-EST ; nous sommes, en outre, dans l'obligation de vous déclarer que tout abattement sur les chiffres qui précèdent équivaldrait pour nous à une concession que nous ne pourrions d'aucune façon supporter .

D'une part, en effet, la composition du parc de locomotives envoyées en réparation à NEVERS a subi depuis un an une profonde modification à notre détriment . Aux machines EST sont en effet venues se substituer, dans une proportion d'environ 50 % des machines DR . Il s'agit là pour partie de locomotives de construction très ancienne, en provenance de diverses Régions, pour lesquelles les documents sont incomplets, et rarement à jour quand ils existent, d'où il résulte pour nous, en cours de travaux, de longs tâtonnements préjudiciables à un rendement satisfaisant . Il s'agit, quant au reste, de locomotives 230 C du SUD-EST, dont les tarifs sont devenus insuffisants, du fait que ces machines ont assuré un long service depuis leur construction et que la réparation de tous les ensembles rémunérés par des tarifs globaux comporte des travaux d'un volume très supérieur à la moyenne que ces tarifs globaux prétendaient rembourser à l'origine . Nous appelons dès aujourd'hui votre attention sur ce point qui devra donner lieu équitablement à un certain redressement de la rémunération qui nous est allouée .

D'autre part - et bien que ce soit là une autre question, que nous ne saurions cependant passer ici sous silence, étant donnée son importance, sa gravité même - les circonstances actuelles, en nous privant, à Nevers, d'un très grand nombre de spécialistes, mettent notre Compagnie dans une telle situation que nous nous trouvons - ainsi que je vous l'ai exposé lors de l'entretien que vous avez bien voulu m'accorder le 10 Novembre - dans la nécessité de faire appel à tout votre concours pour traverser ce moment difficile . Nous nous réservons donc de vous présenter à ce sujet les difficultés que nous éprouvons et les moyens qui, selon nous, permettraient d'y remédier . Je vous en ai d'ailleurs déjà indiqué les plus évidents .

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée .

LE PRESIDENT  
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-----  
Conseil d'Administration  
-----

Séance du 12 mai 1943  
-----

III. - Marchés et Commandes :

- 1°) 5ème avenant à la Convention passée avec la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer (C.G.C.E.M.) pour la réparation de locomotives dans les ateliers de Nevers et 2ème avenant au traité de location de ces ateliers.

*L. Guzman*

*approuvé en séance*

m.t.p.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 735/20

Paris, le 3 février 1939

Objet : Location des ateliers de Nevers -

Tmi 231050/20

Monsieur le Ministre,

Les nécessités d'équilibre budgétaire d'une part, la réduction du trafic d'autre part, ont obligé la S.N.C.F. à réduire ses programmes de réparation de matériel dans l'industrie privée pour l'année 1939.

En ce qui concerne notamment les réparations de locomotives et de pièces de parc par la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de fer dans les ateliers que la S.N.C.F. lui a loués à Nevers, le nombre d'heures de travail minimum assuré à C.G.C.E.M. par la Convention relative à ces réparations ne pourra être respecté.

Dans ces conditions, nous envisageons d'autoriser C.G.C.E.M. à accepter des commandes d'armement qui lui compenseraient le nombre d'heures que la S.N.C.F. ne peut lui donner pour satisfaire son contrat.

La C.G.C.E.M., croyons-nous, serait disposée à accepter ces commandes. Mais le traité-bail du 9 septembre 1938, passé entre la S.N.C.F. et cette Compagnie pour la location des ateliers de Nevers, traité que vous avez bien voulu approuver par décision M.R. 204-305 en date du 25 août 1938, prévoit, entre autres clauses, (9<sup>e</sup> des conditions de location) que :

"C.G.C.E.M. ne pourra utiliser les établissements en cause (ateliers de Nevers) à d'autres travaux que la réparation des locomotives, tenders ou pièces détachées qui lui seront remis par la S.N.C.F."

Aussi, avons-nous l'honneur de vous prier de bien vouloir nous autoriser à permettre à C.G.C.E.M., en dérogation à la

.....

Monsieur A. de MONZIE  
Ministre des Travaux Publics  
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports  
244, boulevard Saint-Germain - PARIS (VIIe)

clause précitée, d'utiliser les ateliers de Nevers à des travaux de fabrication d'armement en même temps qu'aux travaux de réparation de matériel pour la S.N.C.F. Il est bien entendu que ces travaux d'armement viendraient en atténuation de l'insuffisance des travaux de chemins de fer.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président  
du Conseil d'Administration,  
signé : GUINAND

Paris (VIIe)

Extrait du Procès-Verbal

de la Commission des Marchés du 20 septembre 1938

-----

36° Serv. Central  
Matériel 231.051/5115

3ème présentation - Traité-bail pour  
la location des Ateliers de la région  
du Sud-Est à Nevers (n°14) (3.000.000 fr)  
Rapporteur M. WEILL-RABAUD

Le Rapporteur rappelle que la Commission, ayant examiné ce dossier à une précédente séance, n'a pas formulé d'objections, au sujet des nouvelles conventions préparées par la S.N.C.F.

En ce qui concerne le passé, c'est-à-dire les accords conclus entre la Compagnie P.L.M. et la C.G.C.E.M., la Commission a décidé de renvoyer l'affaire à l'Administration supérieure pour examen.

M. WEILL-RABAUD fait connaître que le dossier soumis aujourd'hui contient un rapport du Contrôle Technique d'où il résulte que les tractations ayant abouti aux anciens traités paraissent régulières.

En conséquence, et sur la proposition du Rapporteur, la Commission émet un avis favorable.

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL  
DE LA COMMISSION DES MARCHES  
du 21 juillet 1938

-----

Traité bail pour la location des Ateliers de la  
Région Sud-Est à Nevers.

Avenant - Exploitation desdits ateliers (n° 14) (45.000.000 fr +  
3.000.000 fr par an)

Rapporteur : M. FAIVRE d'ARCIER

M. FAIVRE d'ARCIER, Rapporteur, rappelle que, lors de la dernière séance, la Commission avait adopté, au sujet de ce dossier, l'avis de son Rapporteur, M. WEILL-RABAUD. Celui-ci n'avait fait aucune objection au projet de la nouvelle convention présenté par la S.N.C.F. Quant aux conventions antérieures passées entre le P.L.M. et la Cie Générale de Constructions et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer (soumises à la Commission en exécution de l'art. 11 du décret du 31 août 1937), le Rapporteur avait estimé qu'un examen par les Services du Contrôle était nécessaire.

Aujourd'hui, la S.N.C.F., pour ne pas retarder la conclusion du projet de convention, demande à la Commission s'il lui est possible de statuer sur la partie du dossier concernant l'avenir, sans préjuger naturellement de la décision qui pourra être prise pour le passé.

Après un échange de vues auquel prennent part les Membres de la Commission, celle-ci - suivant les propositions de M. WEILL-RABAUD, Rapporteur - émet un avis favorable au projet de Convention présenté à la séance du 13 juillet.

En ce qui concerne les conventions antérieures qui lui sont soumises en exécution de l'article 11, elle confirme sa décision du 13 juillet, aux termes de laquelle le dossier sera soumis à un examen de l'Administration Supérieure.

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL  
DE LA COMMISSION DES MARCHES  
du 13 juillet 1938

-----

Traité-bail pour la location des Ateliers de la Région du Sud-Est à Nevers.

Avenant - Convention du 14 décembre 1929 pour l'exploitation desdits ateliers (n° 14) (45.000.000 fr)

Rapporteur : M. WEILL-RABAUD.

M. WEILL-RABAUD, Rapporteur, signale que ce dossier est présenté en exécution de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937, c'est-à-dire qu'il comporte l'examen des accords intervenus dans le passé, entre la Compagnie P.L.M. et la Cie Générale de Constructions et d'Entretien du Matériel de Chemin de fer, puis du traité nouveau, résultat des négociations qui ont eu lieu entre la Région Sud-Est et cette même Société (C.G.C.E.M.).

Après avoir donné connaissance de ces négociations et des résultats obtenus, le Rapporteur ne fait pas d'objection à l'approbation du projet présenté.

En ce qui concerne le passé, c'est-à-dire les différents accords intervenus antérieurement pour la location et l'exploitation des Ateliers de Nevers, le Rapporteur, appuyé par M.M. MARTIN et EGUILLON, estime qu'un examen de l'Administration est nécessaire.

A la demande de la Commission, le dossier est donc retiré et renvoyé pour avis à l'Administration Supérieure.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
-----

Tmi 231.051

28 avril 1938.

OBJET :  
Location des Ateliers  
de NEVERS

-----  
D 735-20

Monsieur le Ministre,

Par dépêche ministérielle C.F.3.-189, du 26 juin 1919, la Cie des Chemins de Fer P.L.M. avait été autorisée à louer ses ateliers de NEVERS à la Cie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemin de fer ( C.G.C.E.M.) qui se chargeait de réparer des locomotives du Réseau; cette autorisation avait été donnée sous réserve, notamment, que le projet de bail de location serait soumis à l'Administration.

En conséquence, un traité, dont le projet fut préalablement approuvé par dépêche ministérielle C.F.3.-192, du 19 décembre 1919, avait été conclu, à la même date du 19 décembre 1919, entre la Cie P.L.M. et la C.G.C.E.M., pour la location des ateliers de NEVERS et l'exécution des travaux de réparation envisagés.

Par la suite, dans le but de séparer nettement, pour la C.G.C.E.M., les obligations d'exploitant de celles de locataire, et cela pour des raisons purement fiscales ( pour éviter les frais d'enregistrement du traité, afférents aux clauses relatives à la réparation ), un bail séparé fut établi pour la location des ateliers.

Ce bail, qui reproduisait les dispositions essentielles du traité du 19 décembre 1919, fut conclu le 1er avril 1920, pour une durée de quinze années. Il fut ensuite prolongé par divers avenants, dont le dernier en date est venu à expiration le 31 décembre 1937. Cet avenant n'a pas été renouvelé; mais des négociations ont été entreprises fin 1937, par le Réseau P.L.M., pour le renouvellement du bail, en même temps

.....

Monsieur le Ministre  
des Travaux Publics  
244, Boulevard St-Germain  
PARIS (7ème)

que pour l'amendement de la Convention actuellement en vigueur pour les travaux de réparation à exécuter par la C.G.C.E.M. et qui n'expire que le 14 décembre 1949.

Comme suite à ces négociations, la Région du Sud-Est a établi, d'accord avec la C.G.C.E.M., le projet de traité-bail ci-joint, que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation, conformément à la réserve inscrite dans la dépêche ministérielle C.F.3.-189, du 26 juin 1919, autorisant la location des ateliers de NEVERS à la C.G.C.E.M. et rappelée au début de la présente.

D'après ce projet, la location serait consentie pour un prix de 3.000.000 frs, plus intéressant que celui fixé par les avenants précédents qui s'élevait à 2.340.000 frs (675.000 frs de loyer principal + 1.665.000 frs de loyer supplémentaire pour les installations réalisées depuis l'origine par le P.L.M. en accord avec la C.G.C.E.M. ).

En outre, le bail établi pour douze années ( 1<sup>er</sup> Janvier 1938 au 31 décembre 1949), renfermerait une clause permettant de le résilier. ( art.10, page 6 ) à l'expiration de chaque période triennale, moyennant un préavis d'un an. La lère période triennale expirerait à la date du 31 décembre 1940.

Il serait, de plus, résiliable à toute époque, moyennant un préavis d'un an, à la volonté de l'Administration Supérieure.

Il serait intéressant pour la S.N.C.F. que l'approbation du projet de traité-bail ci-joint fût acquise le plus tôt possible, de façon à permettre la mise en vigueur à bref délai, sous réserve de l'avis favorable de la Commission des Marchés à laquelle les projets seront préalablement soumis, non seulement du nouveau traité-bail, mais également de l'avenant à la convention avec C.G.C.E.M. pour les travaux de réparation qui doit donner d'importants avantages à la S.N.C.F. Le projet de cet avenant, sur le texte duquel la C.G.C.E.M. est d'accord, prévoit, en effet :

- l'abaissement de 350.000 à 180.000 du nombre minimum d'heures de travail garanti mensuellement à la C.G.C.E.M.;

.....

- la réduction du salaire horaire payé, de 22<sup>f</sup>674 à 21 Frs pour les premières 200.000 heures facturées; en outre, des taux dégressifs seraient appliqués par tranche au-delà de 200.000 heures ;

- et surtout, enfin, une possibilité de résiliation de la convention permettant à la S.N.C.F. de reprendre sa liberté à brève échéance si elle le désire : la convention prendrait fin, sans autre formalité ni indemnité, au cas de résiliation du traité-bail, soit par la S.N.C.F., soit par l'Administration Supérieure dans les conditions prévues par ce traité.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renouveler l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président  
du Conseil d'Administration,

Signé: GUINAND.

8°) Traités (traité-bail de 3 millions et  
avenant à une Convention de travail)  
avec la Compagnie Générale de Cons-  
truction et d'entretien de matériel  
de chemin de fer pour l'exploitation  
des Ateliers de Nevers.

M. DEVINAT, Rapporteur, rappelle que les anciens Réseaux  
avaient cédé à l'industrie privée l'exploitation de quelques-uns  
de leurs ateliers, parmi lesquels se trouvaient ceux de Nevers,

....

appartenant à la Compagnie P.L.M. Le Conseil d'Administration de la Société Nationale sera appelé à examiner, au cours des prochains mois, les conditions de renouvellement des contrats passés pour l'exploitation de ces ateliers. En attendant, le Conseil a demandé, à propos d'un marché récent, de faire procéder à une enquête générale sur les conditions de réparations de locomotives dans les ateliers de la Société Nationale. Cette enquête est en cours et, quand ses résultats en seront connus, le Conseil d'Administration aura à se prononcer sur le programme général des réparations, et à décider dans quelles conditions il pourra être exécuté et en particulier s'il convient, en fonction de ce programme, de reprendre les ateliers cédés antérieurement à l'industrie privée.

C'est en tenant compte de cette situation générale que le présent traité doit être examiné.

Le Rapporteur rappelle tout d'abord les origines de la convention **passée** par la Compagnie P.L.M. avec la C.G.C.E.M.

La Compagnie P.L.M. avait construit, avant la guerre, à Nevers, des ateliers de réparations de locomotives: ce choix était assez curieux, puisqu'il n'y avait à Nevers, ni main-d'oeuvre ni logement. Pendant la guerre, les Américains ont utilisé ces ateliers pour leurs propres réparations de locomotives. Après la guerre, les conditions d'exploitation s'étant avérées difficiles, la Compagnie P.L.M. a estimé qu'elle avait intérêt à confier cette exploitation à l'industrie privée; c'est ainsi qu'elle a passé un contrat avec la C.G.C.E.M., qui s'était spécialisée dans les réparations de matériel de chemins de fer, et qui s'était formée avec la participation du domaine privé des Compagnies P.O. et P.L.M.

.....

Deux actes essentiels ont été passés le 19 décembre 1919 entre la Compagnie P.L.M. et la C.G.C.E.M.

1<sup>o</sup>) un traité de location, approuvé par le Ministre des Travaux Publics et comportant un loyer de 675.000 fr; il a été conclu pour 15 années avec renouvellement par tacite reconduction et par période de 5 ans, mais pouvant être résilié, avec préavis de 2 ans, par chacune des deux parties. Il pouvait, en outre, être résilié à toute époque par le Ministre des Travaux Publics, avec préavis d'un an;

2<sup>o</sup>) une convention d'exploitation, en date du même jour, passée entre le P.L.M. et la C.G.C.E.M. en vue de fixer les conditions d'exécution et de rémunération des travaux de réparation.

Un bail reproduisant les dispositions essentielles du traité du 19 décembre 1919, a été conclu le 1er avril 1920.

La situation actuelle se trouve commandée, en fait, par une seconde Convention passée le 14 décembre 1929 entre le P.L.M. et la C.G.C.E.M. pour une période de 20 ans, sans qu'il soit prévu de clause de résiliation. Il en résulte une situation assez confuse, le bail étant renouvelable par tacite reconduction et par périodes de 5 ans, alors que la convention lie les parties pour 20 ans. D'autre part, cette dernière convention ne paraît pas avoir été soumise à l'approbation de l'Administration, et il semble que la Commission des Marchés doive en connaître dans les conditions prévues par l'art. 11 du décret-loi du 31 août 1937.

Quoi qu'il en soit, cette situation a été modifiée par la décision prise par la Compagnie P.L.M. de résilier le traité

.....

du 19 décembre 1919, en utilisant la clause de dénonciation qui y est prévue moyennant un préavis de 2 ans. Cette dénonciation a été opérée à la date du 19 décembre 1937.

Cette décision est excellente en soi, puisqu'elle libère la S.N.C.F. qui, sans cela, se serait trouvée engagée pour 5 nouvelles années.

Mais la convention du 14 décembre 1929 est toujours en vigueur, pour une période de 20 ans, et des négociations délicates ont été engagées avec les objectifs suivants :

- d'une part, obtenir la possibilité de résilier l'ensemble de la convention, en vue de permettre à la S.N.C.F. de reprendre sa liberté;

- d'autre part, obtenir les meilleures conditions possibles en améliorant les différents postes des anciennes conventions (taux du loyer, nombre d'heures de travail garanties, montant du salaire horaire).

La Région du Sud-Est a établi deux projets de conventions :

- un traité-bail conclu pour 12 ans, à partir du 1er janvier 1938 avec faculté de résiliation de 3 ans en 3 ans sous préavis d'un an;

- un avenant à la convention du 14 décembre 1929, abaissant le nombre minimum d'heures de travail garanties mensuellement de 350.000 à 200.000 et réduisant le salaire horaire de 22 fr,67 à 21 fr pour les premières 200.000 heures facturées.

Le traité-bail est résiliable à toute époque moyennant un préavis d'un an à la volonté du Ministre des Travaux Publics ; de même l'avenant, - et c'est un point important sur lequel le Rapporteur tient à attirer l'attention du Conseil, - prendra fin sans autre formalité et sans indemnité, au cas de résiliation du traité-bail.

.....

Le prix du loyer a été relevé. Il passe à 3M., soit une augmentation de 660.000 fr. sur le prix antérieur qui atteignait 2.340.000 fr, comportant une somme de 1.665.000 fr à titre de loyer supplémentaire pour les installations d'une valeur globale de 19 millions réalisées depuis l'origine par le P.L.M. en accord avec la C.G.C.E.M.

Ce relèvement est normal.

Le Rapporteur rend hommage aux services de la Société Nationale pour avoir résilié le bail à temps, rendu sa liberté à la Société Nationale et amélioré les conditions d'exploitation.

Il avait pensé qu'il aurait été possible de réduire à 2 ans la période à l'expiration de laquelle peut être dénoncé le traité-bail et qui est de 3 ans dans le projet envisagé. Dans ces conditions, le bail serait venu, pour la première fois, à expiration le 31 décembre 1939. Mais, à la réflexion, il estime inutile de le faire, car les ateliers de Nevers devront de toute façon être remis au point, avant de fonctionner normalement en cas de reprise par la S.N.C.F. et la date du 31 décembre 1940 semble raisonnable.

Dans ces conditions, en raison des avantages que la Société Nationale retirera des nouvelles conventions et du fait que l'avenir est entièrement réservé, le Rapporteur propose leur approbation.

Enfin, au cas où la Société Nationale reprendrait les ateliers de Nevers, il resterait à régler la question de la reprise des logements que la filiale de la C.G.C.E.M. avait fait construire pour le personnel à Vauzelles près de Nevers. Ces logements, au nombre de 650, abritent plus de 2.000 personnes, et leur coût de construction s'est élevé à plusieurs millions.

.....

Il serait peut-être opportun d'entamer d'ores et déjà des négociations pour obtenir une option sur ces logements, car, d'après les renseignements qu'il a pu avoir, le Rapporteur croit savoir qu'on envisage d'installer à Fourchambault une usine de guerre, ce qui serait de nature à mettre la Société Nationale dans une situation difficile. Il attire tout spécialement l'attention du Conseil et de la Direction Générale sur cette question, qui mérite un examen complémentaire.

Sous le bénéfice de ces observations, le Rapporteur demande au Conseil d'approuver les propositions qui lui sont soumises.

M. GOY déclare qu'il ne prendra pas part au vote, mais il tient néanmoins à donner son accord à la proposition de M. DEVINAT tendant à la négociation d'une option en faveur de la Société Nationale, option que, pour sa part, il fera tout son possible pour faciliter.

M. GRIMPRET demande si le capital de cette filiale de la C.G.C.E.M. n'avait pas été avancé par la Compagnie P.L.M.

M. GOY précise que la Compagnie P.L.M. s'est bornée à avancer, sous forme de prêts avec intérêts, une partie des sommes nécessaires à la construction des maisons ouvrières, mais qu'à l'heure actuelle, la presque totalité de ces avances lui a été remboursée, le solde devant l'être dans deux ans.

.....

M. JARRIGION constate que, pour des questions aussi importantes que celles dont le Conseil est saisi actuellement, les documents sont adressés beaucoup trop tardivement aux membres du Conseil qui ne disposent plus, de ce fait, du temps nécessaire pour les étudier. Il demande instamment, comme il a déjà eu l'occasion de le faire, qu'il n'en soit plus ainsi à l'avenir. Il préférerait qu'en pareille occurrence, le Conseil tienne deux séances à 24 heures d'intervalle.

M. LE PRESIDENT déclare que, dans toute la mesure du possible, il s'efforce de donner satisfaction à la demande de M. JARRIGION. Mais il ne faut pas perdre de vue que la tâche de la Société Nationale est considérable et complexe et que de nombreuses questions doivent être examinées d'urgence.

Les Services de la Société Nationale ont la légitime préoccupation d'agir avec le maximum de rapidité, et si l'on reporte une question à une séance ultérieure du Conseil d'Administration, il s'ensuit un retard de 15 jours, voire de trois semaines.

M. JARRIGION insiste pour que sa demande soit prise en considération et que les membres du Conseil d'Administration aient le temps d'examiner les affaires sur lesquelles ils ont à délibérer.

En ce qui concerne spécialement la question des ateliers de Nevers, il demande que le Conseil d'Administration soit saisi d'une étude d'ensemble au sujet des autres ateliers qui sont encore, à l'heure actuelle, afferchés à des Sociétés privées, afin qu'il puisse arrêter la politique générale à suivre dans ce domaine.

M. LE PRESIDENT se déclare d'accord, et demande à M. le Directeur Général d'examiner la question.

.....

M. LE BESNERAIS répond que cette étude n'est qu'un des chapitres de l'étude plus générale qui est en cours en ce qui concerne la question des ateliers.

M. JARRIGION insiste pour que d'autres cas particuliers ne soient pas soumis au Conseil, avant qu'il ait été saisi de cette étude d'ensemble.

M. LE PRESIDENT se déclare d'accord.

Il met aux voix les propositions soumises au Conseil qui sont adoptées à l'unanimité des membres prenant part au vote.

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
6 AVR. 1938

du "Marchés et Commandes" 193  
"SOCIÉTÉ"  
(Question N° 8)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

---

Traités (traité-bail de 3 millions et avenant à une Convention de travail) avec la Compagnie Générale de Construction et d'entretien de matériel de chemin de fer pour l'exploitation des Ateliers de Nevers.

---

La note ci-jointe expose la situation actuelle des négociations avec la Compagnie Générale de Construction et d'entretien de matériel de chemins de fer (C.G.C.E.M.) pour l'exploitation des Ateliers de Nevers.

Le résultat obtenu est très satisfaisant, il nous permet une économie annuelle de plus de 5 millions et il donne en particulier, la possibilité de résilier en 1940 au lieu de 1949.

Il est proposé d'approuver ces projets de Traités (Bail et Avenant).

## NOTE SUR LES CONTRATS

P.L.M. - Compagnie Générale de construction et d'entretien de matériel de chemins de fer (C.G.C.E.M.).

concernant l'exploitation des ateliers de Nevers.

-----

### I - EXPOSE HISTORIQUE DES DIFFERENTS ACCORDS INTERVENUS ENTRE LA COMPAGNIE P.L.M. et C.G.C.E.M. POUR LA LOCATION DES ATELIERS DE NEVERS ET LA REPARATION DES LOCOMOTIVES.

#### ORIGINES -

a) Dans les années qui précédèrent la guerre, la Compagnie P.L.M. avait été conduite à envisager le déplacement de ses ateliers de réparation de locomotives de Paris afin de permettre l'extension des installations de la gare de Paris.

La construction de nouveaux ateliers fut décidée et la Région de Nevers fut choisie parce qu'elle permettait de desservir dans de bonnes conditions les dépôts du nord du Réseau.

L'acquisition des terrains et leur aménagement furent autorisés par dépêche du 10 juin 1913 de M. le Ministre des Travaux publics, mais la construction fut interrompue par la guerre.

Ce n'est qu'en 1917 que l'achèvement fut entrepris en vue d'y installer un régiment de génie de l'armée américaine, chargé de la réparation des locomotives.

Les ateliers de Nevers furent remis à la disposition de la Compagnie P.L.M. après leur évacuation dans le courant de 1919. Le P.L.M. racheta l'outillage des Américains, mais n'aurait pu exploiter ces ateliers qu'en prélevant du personnel dans ses autres ateliers qu'il était difficile de désorganiser alors qu'ils travaillaient à plein.

L'organisation d'une nouvelle gestion à Nevers était urgente et demandée par le Ministre des Travaux publics. Le P.L.M. proposa au Ministre des Travaux publics de louer les ateliers de Nevers à la Compagnie Générale de construction et d'entretien de matériel de chemins de fer (+) qui se chargerait de la réparation des locomotives.

.....

-----

(+) Cette Société était formée par une participation des Compagnies P.L.M. et P.O. (sur leur domaine privé) et des Aciéries de la Marine, de la Compagnie Française de matériel de chemins de fer, du Creusot et des Forges de Châtillon-Commentry.

Cette location fut autorisée par dépêche CF.3/189 du 26 juin 1919, sous réserve notamment que :

- le traité de location serait soumis à l'approbation de l'Administration;
- l'affectation des ateliers ne devait pas être détournée de l'objet en vue duquel leur établissement avait été autorisé.

b) Traité du 19 décembre 1919 ( pièce n° 1 du dossier général )

Les pourparlers avec C.G.C.E.M. aboutirent à un traité de location, approuvé le 19 décembre 1919 par dépêche CF.3/192 de M.le Ministre des Travaux Publics.

Il comporte notamment les stipulations suivantes

- Loyer : 675.000 fr représentant l'intérêt, amortissement et frais accessoires des installations existantes au taux de 7,5%.
- Durée : 15 ans, se renouvelant par tacite reconduction et par périodes de 5 ans, mais pouvant être résilié, avec préavis de 2 ans, par chacune des deux parties. Il peut en outre, être résilié à toute époque par le Ministre des Travaux Publics avec préavis d'un an.
- La prochaine échéance arrive le 19 décembre 1939, mais le réseau du P.L.M. a fait jouer la clause de résiliation en dénonçant ce traité avec les 2 années de préavis le 19-12-1937.

c)- Convention du 19 décembre 1919 ( pièce n° 2 du dossier général )

Le même jour une convention est intervenue entre le P.L.M. et C.G.C.E.M. en vue de fixer les conditions d'exécution et de rémunération des travaux de réparation. Elle se réfère au traité du 19 décembre 1919 et avait une durée de 15 ans .

d)- Bail du 1er avril 1920 ( pièce n° 3 du dossier général )

Dans le but de séparer nettement ses obligations d'exploitant de celles de locataire, C.G.C.E.M. a proposé de passer un bail séparé pour la location des ateliers.

Ce bail, reproduisant les dispositions essentielles du traité approuvé par le Ministre des T.P., a été conclu le 1er avril 1920 pour une durée de 15 années.

2 - SITUATION ACTUELLE -

La situation actuelle se trouve commandée par une convention passée le 14 décembre 1929 entre le P.L.M. et C.G.C.E.M. pour une période de 20 ans (pièce n° 4 du dossier général). Cette convention fut établie à une époque où la situation du parc de machines du P.L.M. était particulièrement pénible et où ce Réseau se trouvait dans la nécessité de demander un gros effort aux industriels capables de réparer des locomotives.

Cette convention de 20 ans n'expire donc que le 14 décembre 1949 et ne prévoit aucune clause de résiliation.

Le dernier bail en cours, prolongé par divers avenants est venu à expiration le 31 décembre 1937 et n'a pas été renouvelé. A l'heure actuelle il n'y a donc plus de bail, c'est-à-dire que le prix de location n'est pas déterminé, mais la convention ci-dessus étant toujours en vigueur semble lier la S.N.C.F. et entraîner automatiquement les renouvellements par tacite reconduction de 5 ans en 5 ans du Traité du 19 décembre 1919 quoi qu'il ait été dénoncé pour sa prochaine échéance du 19 décembre 1939.

3 - RESULTATS OBTENUS AU COURS DES DERNIERES NEGOCIATIONS INTERVENUES ENTRE LA REGION DU SUD-EST ET C.G.C.E.M.

Les négociations entreprises fin 1937 par le P.L.M. en vue du renouvellement du bail qui arrivait à expiration ont été dirigées en vue d'obtenir :

- 1°- Un taux de loyer plus avantageux,
- 2°- Une diminution sur le nombre d'heures de travail mensuel garanties,
- 3°- Une réduction du salaire horaire,
- 4°- Et surtout enfin une possibilité de résiliation de l'ensemble Convention - traité-bail, permettant à la S.N.C.F. de reprendre sa liberté à brève échéance si elle le désire.

La Région du Sud-Est après de laborieuses négociations avec C.G.C.E.M. a donc établi deux projets qu'elle présente à la ratification, à savoir :

- a) Un traité-bail (pièce n° 5 du dossier général)
- b) Un 2ème avenant à la Convention du 14 décembre 1929 (pièce n° 6 du dossier général)

....

Le projet de traité-bail consenti pour un prix de 3.000.000<sup>fr</sup> est plus intéressant que les avenants précédents qui donnaient un prix de location de 2.340.000 Fr (675.000 fr de loyer principal + 1.665.000 Frs de loyer supplémentaire pour les installations réalisées depuis l'origine par le P.L.M. en accord avec C.G.C.E.M. ).

En outre, ce bail établi pour 12 années (1er janvier 1938 au 31 décembre 1949) renferme une clause permettant de le résilier (art.10, page 5) à l'expiration de chaque période triennale moyennant un préavis d'un an. La première période triennale expire à la date du 31 décembre 1940.

Il est en outre résiliable à toute époque moyennant un préavis d'un an à la volonté de M.le Ministre des Travaux Publics .

Le projet d'avenant à la Convention abaisse le nombre minimum d'heures de travail garanti mensuellement de 350.000 à 200.000 et réduit le salaire horaire de 22 frs,67 $\frac{1}{2}$  à 21 fr pour les premières 200.000 heures facturées. En outre, des taux dégressifs sont prévus pour des tranches de travail dépassant 200.000 heures. Le prix horaire de 21 fr est avantageux et pourra être intéressant pour obtenir une réduction équivalente de la part d'autres industriels qui réparent des machines avec les mêmes barèmes.

Enfin, cet avenant comporte à son article 8 :

- "Toutefois, la Convention prendra fin sans autre formalité
- "au cas de résiliation, soit par la S.N.C.F., soit par
- "décision de l'Administration Supérieure, du traité-bail
- "en date du \_\_\_\_\_ dans les conditions prévues par
- "ce traité.
- "Il est précisé d'ailleurs que la résiliation de la Convention ne donnerait lieu à aucune indemnité".

Ces textes sont acceptés par C.G.C.E.M. Dans ces conditions, nous proposons d'approuver les projets ci-joints de traité-bail et d'avenant à la Convention de travail, puisque dès leur ratification il sera possible à la S.N.C.F., si elle le juge utile, de reprendre sa liberté en obtenant dans un délai d'un an la résiliation par le Ministère du traité-bail et par suite de la Convention ou, au plus tard, le 31 décembre 1940 en dénonçant elle-même ces contrats avant le 31 décembre 1939.

.....

Au sujet de cette résiliation éventuelle, il y a lieu de mentionner le fait que pour faciliter le logement de son personnel à Nevers, C.G.C.E.M. avait fait construire une Cité ouvrière par une Société filiale dénommée S.I.N. qui soulèverait peut-être des difficultés si des locataires n'appartenant pas à la C.G.C.E.M. y résidaient. Mais cette considération n'est évidemment pas de nature à rendre indispensable le maintien en place de l'entrepreneur actuel.



goy abstemio .

goy Pense com a fogueira. De 2 em 2 dias

Jampan Uma melhora grande nos olhos

M De 2 em 2 dias

goy Para a dor nos olhos, melhora a visão e a fogueira CA

P dias

goy com a dor de cabeça e a fogueira

goy de a fogueira e a dor de cabeça, melhora a visão e a fogueira

dias

adidos

30 mars 1938

A. V. court

c) Le Comité prend acte de la désignation de Rapporteurs en ce qui concerne les traités et marchés suivants de la compétence du Conseil d'Administration :

1°) Traités ( traité-bail de 3 millions et avenant à une convention de travail) avec la Compagnie générale de construction et d'entretien de matériel de chemin de fer pour l'exploitation des ateliers de Nevers.

Rapporteur : M. DEVINAT

Texte revu et corrigé

M. LE PRÉSIDENT.— Cette affaire doit venir devant le Conseil d'Administration. Je demande à M. DEVINAT de bien vouloir se charger de la rapporter.

M. DEVINAT.— J'accepte.

M. GOY.— Je désire présenter quelques observations préliminaires, car je ne prendrai pas part au vote, ayant des intérêts dans cette Compagnie. La première observation que je voudrais présenter est la suivante :

Dans l'exposé qui nous a été distribué, il est précisé que : "les ateliers de Nevers furent remis à la disposition de la Compagnie P.L.M." et que "le P.L.M. racheta l'outillage des américains". Cette affirmation n'est pas exacte en ce sens que l'outillage n'appartient pas à la Compagnie P.L.M., mais bien à la Compagnie Générale de constructions. La Compagnie P.L.M. a, en effet, obligé cette Compagnie, au moment du traité, à acheter l'outillage en question.

La deuxième observation est relative à la cité ouvrière. Le rapport ne précise pas que la C.G.C.M. a été mise dans l'obligation d'élever une cité ouvrière pour faciliter le logement de son personnel à Nevers. Les dépenses engagées à cet effet se sont élevées à 35 M. Or, comme les sommes engagées pour l'achat de l'outillage représentaient un total d'environ 45 M., c'est une

somme de 80 M. que la C.G.C.M. s'est trouvée dans l'obligation d'amortir rapidement, en raison ~~xxx~~ même de la précarité de la concession consentie par le P.L.M. Cette somme est actuellement à peu près amortie, si bien que la C. G. M. se trouve, en raison

même du double amortissement de son matériel<sup>et</sup>/de sa cité ouvrière, dans une situation exceptionnellement favorable, ce qui lui permet de consentir un abattement de 5 M. sur les prix antérieurs. Si j'appelle votre attention sur ce point, c'est parce que le rapport mentionne à ce sujet que : "le prix horaire de 21 fr est avantageux et pourra être intéressant pour obtenir une réduction équivalente de la part d'autres industriels qui réparent des machines avec les mêmes barèmes". Or, Cette considération pourrait être infirmée du fait que les autres industriels ne se trouvant pas dans des conditions semblables ne pourraient consentir des prix aussi avantageux. En tout cas, je tenais à bien marquer que, si une économie de 5 M. a pu être faite en l'espèce, c'est pour des raisons spéciales qui ne permettent en rien de laisser croire que les traités antérieurs ont été passés à des conditions trop onéreuses pour les chemins de fer.

M. ARON.— Ces précisions sont très intéressantes, car le rapport pouvait donner l'impression contraire.

M. GOY.— J'ai tenu à les donner, afin d'expliquer que les prix que la C.G.C.M. a pu consentir étaient justifiés par les sacrifices qu'elle avait imposés à ses actionnaires, en vue d'amortir, dans un très court délai, son matériel et sa cité ouvrière, et non parce qu'elle réalisait auparavant des bénéfices exagérés.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.— En ce qui me concerne, je demanderais que ce traité, comme c'est je crois dans vos intentions, soit soumis au Ministre.

Par ailleurs, je signale une certaine obscurité dans les termes du rapport. On y parle du traité du 19 décembre 1919 qui a été approuvé par le Ministre et dénoncé par le P.L.M. lequel a fait jouer une clause de résiliation comportant préavis de

deux ans. D'autre part, on lit plus loin que la situation actuelle se trouve commandée par une convention du 14 décembre .....

1929 qui, elle, ne prévoit aucune clause de résiliation.

Il est question également d'un bail du 1er avril 1920 qui reproduit les dispositions essentielles du traité approuvé par le Ministre des Travaux Publics et on ne précise pas si ce bail a été lui-même approuvé par lui. On ne voit pas, d'ailleurs, s'il en était autrement, comment cette convention aurait pu modifier le traité antérieurement approuvé.

M. LE PRESIDENT - Je vous demande de ne pas entrer aujourd'hui dans le fond du sujet. Nous venons de désigner un Rapporteur à qui nous demandons, notamment, d'élucider les obscurités signalées par M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.

M. DEVINAT - Je n'ai qu'à poser une petite question. Je vais faire de mon mieux pour préparer le rapport pour la semaine prochaine, mais je serai peut-être appelé à demander un délai, car il s'agit d'une affaire importante. Pourriez-vous m'accorder ce délai ?

M. LE BESNERAIS - Oui. L'affaire n'est pas à ce point urgente qu'il soit nécessaire qu'elle passe la semaine prochaine.

M. GRIMPRET - Les obscurités signalées par M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT m'incitent à renouveler ma proposition antérieure tendant à ce que les notes qui nous sont adressées soient signées par leurs auteurs.

M. ARON - C'est essentiel.

M. LE PRESIDENT - Laissons au Rapporteur le soin d'éclaircir la question.

251

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 30 mars 1938

III - Marchés et Commandes

1°) Traités (traité-bail de 3 millions et avenant à une Convention de travail) avec la Compagnie Générale de Construction et d'entretien de matériel de chemin de fer pour l'exploitation des Ateliers de Nevers.

*U. Goy  
F. Souch  
S. B. ...*

5 pages

A L'avis sur le projet de contrat n. 1000. Le contrat  
 de la C.C.M. est un contrat de 80<sup>0</sup> mille  
 et sur le plan de l'entretien, il est un contrat de 80<sup>0</sup> mille par an  
 Ce projet est pour l'année 1938

B Il s'agit de " le contrat C.C.M. de l'année 1938  
 le projet est un contrat de 80<sup>0</sup> mille par an  
 les conditions sont les mêmes que pour l'année 1937

an Traité. Le contrat de l'année 1938 est un contrat  
 de 80<sup>0</sup> mille par an

an Le contrat de l'année 1938 est un contrat de 80<sup>0</sup> mille par an  
 les conditions sont les mêmes que pour l'année 1937

an Le contrat de l'année 1938 est un contrat de 80<sup>0</sup> mille par an  
 les conditions sont les mêmes que pour l'année 1937

CA pour le prochain

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

COMITÉ DE DIRECTION  
du 3 0 MARS 1938 193  
" Marchés et Commandes "  
(Question N° 1)

NOTE

pour le Comité de Direction

La Note ci-jointe expose la situation actuelle des négociations avec la Compagnie Générale de Construction et d'entretien de matériel de chemins de fer (C.G.C.E.M.) pour l'exploitation des Ateliers de Nevers.

Le résultat obtenu est très satisfaisant, il nous permet une économie annuelle de plus de 5 millions et il donne en particulier, la possibilité de résilier en 1940 au lieu de 1949.

Il est proposé au Comité d'approuver ces projets de Traités (Paix et Avenant).

CA  
J. B. B.

## NOTE SUR LES CONTRATS

P.L.M. - Compagnie Générale de construction et d'entretien de matériel de chemins de fer (C.G.C.E.M.)

concernant l'exploitation des ateliers de NEVERS.

### I - EXPOSE HISTORIQUE DES DIFFERENTS ACCORDS INTERVENUS ENTRE LA COMPAGNIE P.L.M. et C.G.C.E.M. POUR LA LOCATION DES ATELIERS DE NEVERS ET LA REPARATION DES LOCOMOTIVES.

#### ORIGINES -

a) Dans les années qui précéderent la guerre, la Cie P.L.M. avait été conduite à envisager le déplacement de ses ateliers de réparation de locomotives de Paris afin de permettre l'extension des installations de la gare de Paris.

La construction de nouveaux ateliers fut décidée et la Région de Nevers fut choisie parce qu'elle permettait de desservir dans de bonnes conditions les dépôts du nord du Réseau.

L'acquisition des terrains et leur aménagement furent autorisés par dépêche du 10 juin 1913 de M. le Ministre des Travaux Publics, mais la construction fut interrompue par la guerre.

Ce n'est qu'en 1917 que l'achèvement fut entrepris en vue d'y installer un régiment de génie de l'armée américaine, chargé de la réparation des locomotives.

A ( Les ateliers de Nevers furent remis à la disposition de la Compagnie P.L.M. après leur évacuation dans le courant de 1919. Le P.L.M. racheta l'outillage des Américains, mais n'aurait pu exploiter ces ateliers qu'en prélevant du personnel dans ses autres ateliers qu'il était difficile de désorganiser alors qu'ils travaillaient à plein.

L'organisation d'une nouvelle gestion à Nevers était urgente et demandée par le Ministre des T.P. Le P.L.M. proposa au Ministre des Travaux Publics de louer les ateliers de Nevers à la Compagnie Générale de construction et d'entretien de matériel de chemins de fer (+) qui se chargerait de la réparation des locomotives.

.....

---

(+) Cette Société était formée par une participation des Compagnies P.L.M. et P.O. (sur leur domaine privé) et des Aciéries de la Marine, de la Cie Française de matériel de chemins de fer, du Creusot et des Forges de Châtillon-Commentry.

Cette location fut autorisée par dépêche CF.3/I89 du 26 juin 1919, sous réserve notamment que :

- le traité de location serait soumis à l'approbation de l'Administration;
- l'affectation des ateliers ne devait pas être détournée de l'objet en vue duquel leur établissement avait été autorisé.

b) Traité du 19 décembre 1919 (pièce N° 1 du dossier général)

Les pourparlers avec C.G.C.E.M. aboutirent à un traité de location, approuvé le 19 décembre 1919 par dépêche CF.3/192 de M. le Ministre des Travaux Publics.

Il comporte notamment les stipulations suivantes :

- Loyer : 675.000 Fr. représentant l'intérêt, amortissement et frais accessoires des installations existantes au taux de 7,5 %.
- Durée : 15 ans, se renouvelant par tacite reconduction et par périodes de 5 ans, mais pouvant être résilié, avec préavis de 2 ans, par chacune des deux parties. Il peut, en outre, être résilié à toute époque par le Ministre des Travaux Publics avec préavis d'un an.
- La prochaine échéance arrive le 19 décembre 1939, mais le réseau du P.L.M. a fait jouer la clause de résiliation en dénonçant ce traité avec les 2 années de préavis le 19-12-1937.

c) Convention du 19 décembre 1919 (pièce N° 2 du dossier général)

Le même jour une convention est intervenue entre P.L.M. et C.G.C.E.M. en vue de fixer les conditions d'exécution et de rémunération des travaux de réparation. Elle se référait au traité du 19 décembre 1919 et avait une durée de 15 ans.

d) Bail du 1er avril 1920 (pièce N° 3 du dossier général)

Dans le but de séparer nettement ses obligations d'exploitant de celles de locataire, C.G.C.E.M. a proposé de passer un bail séparé pour la location des ateliers.

Ce bail, reproduisant les dispositions essentielles du traité approuvé par le Ministre des T.P., a été conclu le 1er avril 1920 pour une durée de 15 années.

.....

## 2 - SITUATION ACTUELLE -

La situation actuelle se trouve commandée par une convention passée le 14 décembre 1929 entre le P.L.M. et C.G.C.E.M. pour une période de 20 ans (pièce N° 4 du dossier général). Cette convention fut établie à une époque où la situation du parc de machines du P.L.M. était particulièrement pénible et où ce Réseau se trouvait dans la nécessité de demander un gros effort aux industriels capables de réparer des locomotives.

Cette convention de 20 ans n'expire donc que le 14 décembre 1949 et ne prévoit aucune clause de résiliation.

Le dernier bail en cours, prolongé par divers avenants est venu à expiration le 31 décembre 1937 et n'a pas été renouvelé. A l'heure actuelle il n'y a donc plus de bail, c'est-à-dire que le prix de location n'est pas déterminé, mais la convention ci-dessus étant toujours en vigueur semble lier la S.N.C.F. et entraîner automatiquement les renouvellements par tacite reconduction de 5 ans en 5 ans du Traité du 19 décembre 1919 quoi qu'il ait été dénoncé pour sa prochaine échéance du 19 décembre 1939.

## 3 - RESULTATS OBTENUS AU COURS DES DERNIERES NEGOCIATIONS INTERVENUES ENTRE LA REGION DU SUD-EST et C.G.C.E.M.

Les négociations entreprises fin 1937 par le P.L.M. en vue du renouvellement du bail qui arrivait à expiration ont été dirigées en vue d'obtenir :

- 1°.- Un taux de loyer plus avantageux,
- 2°.- Une diminution sur le nombre d'heures de travail mensuel garanties,
- 3°.- Une réduction du salaire horaire,
- 4°.- Et surtout enfin une possibilité de résiliation de l'ensemble Convention - traité-bail, permettant à la S.N.C.F. de reprendre sa liberté à brève échéance si elle le désire.

La Région du Sud-Est après de laborieuses négociations avec C.G.C.E.M. a donc établi deux projets qu'elle présente à la ratification, à savoir :

- a) Un traité-bail (pièce N° 5 du dossier général)
- b) Un 2ème avenant à la Convention du 14 décembre 1929 (pièce N° 6 du dossier général)

Le projet de traité-bail consenti pour un prix de 3.000.000 Fr est plus intéressant que les avenants précédents qui donnaient un prix de location de 2.340.000 Fr (675.000 Fr de loyer principal + 1.665.000 Fr de loyer supplémentaire pour les installations réalisées depuis l'origine par le P.L.M. en accord avec C.G.C.E.M.).

En outre, ce bail établi pour 12 années (1er janvier 1938 au 31 décembre 1949) renferme une clause permettant de le résilier (art. 10, page 5) à l'expiration de chaque période triennale moyennant un préavis d'un an. La première période triennale expire à la date du 31 décembre 1940.

Il est en outre résiliable à toute époque moyennant un préavis d'un an à la volonté de M. le Ministre des Travaux Publics.

B ( Le projet d'avenant à la Convention abaisse le nombre minimum d'heures de travail garanti mensuellement de 350.000 à 200.000 et réduit le salaire horaire de 22 fr,674 à 21 fr pour les premières 200.000 heures facturées. En outre, des taux dégressifs sont prévus pour des tranches de travail dépassant 200.000 heures. Le prix horaire de 21 Fr est avantageux et pourra être intéressant pour obtenir une réduction équivalente de la part d'autres industriels qui réparent des machines avec les mêmes barèmes.

Enfin, cet avenant comporte à son article 8 :

"Toutefois, la Convention prendra fin sans autre formalité "au cas de résiliation, soit par la S.N.C.F., soit par "décision de l'Administration Supérieure, du traité-bail "en date du dans les conditions prévues par ce "traité.

"Il est précisé d'ailleurs que la résiliation de la Convention ne donnerait lieu à aucune indemnité".

Ces textes sont acceptés par C.G.C.E.M. Dans ces conditions, nous proposons d'approuver les projets ci-joints de traité-bail et d'avenant à la Convention de travail, puisque dès leur ratification il sera possible à la S.N.C.F., si elle le juge utile, de reprendre sa liberté en obtenant dans un délai d'un an la résiliation par le Ministère du traité-bail et par suite de la Convention ou, au plus tard, le 31 décembre 1940 en dénonçant elle-même ces contrats avant le 31 décembre 1939.

Au sujet de cette résiliation éventuelle, il y a lieu de mentionner le fait que pour faciliter le logement de son personnel à Nevers, C.G.C.E.M. avait fait construire une Cité ouvrière par une Société filiale dénommée S.I.N. qui

souleverait peut-être des difficultés si des locataires n'appartenant pas à C.G.C.E.M. y résidaient. Mais cette considération n'est évidemment pas de nature à rendre indispensable le maintien en place de l'entrepreneur actuel.