

GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1<sup>re</sup> Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N° 5971

Ln

Réseau M. Clont

(Service )

OBJET DE LA CONSULTATION

Cartes de circulation des fonctionnaires  
des P.T.T. - Paiement de ces cartes  
par cette Administration.

(Art 27 et 29 du Cahier des Charges;  
art. 14 du D.L. du 31 Août 1937;  
art. 20 de la Conv. du 31 Août 1937)

Références : V. 18880

Observations :

D<sup>er</sup> N°

5971

; Aff. :

cartes circulation

P.T.T.

5971  
5. 2 hr

N O T E

---

L'article 29 du Cahier des Charges autorise la Société Nationale à passer des arrangements ou conventions avec les Services Publics, sauf dans les cas visés aux articles 22 à 28.

Au nombre de ces cas figure le transport dans les trains, aux mêmes conditions que les voyageurs ordinaires, de tout agent des P.T.T. circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service délivré par le Ministre des P.T.T. ou son délégué (art. 27-14°).

Pour les agents voyageant dans les conditions ainsi définies, il n'est pas douteux que la réglementation applicable est exclusive de tout traité de l'article 29 : il appartient au Ministre, dans les termes de l'article 14 du décret-loi du 31 Août 1937, de fixer la rémunération à verser par les P.T.T., rémunération qui doit couvrir le prix de revient des services rendus.

Dès lors, si l'on voulait conclure un traité avec les Postes dans les termes de l'article 29, ce ne pourrait être que pour les cas exceptionnels non visés par l'article 27-14°, c'est-à-dire en faveur de fonctionnaires pour lesquels une carte ou un ordre de service du Ministère des P.T.T. ne s'impose pas et dont les cartes de circulation seraient établies non plus par le Ministère mais directement par la S.N.C.F.

Toutefois, si la passation d'un tel traité ne paraît pas formellement contraire aux textes mêmes en vigueur, on peut se demander si elle est bien conforme à l'idée des rédacteurs du Cahier des Charges, qui a été certainement de régler par l'article 27 l'ensemble des rapports du chemin



de fer et des P.T.T. et d'imposer à ceux-ci le remboursement des dépenses effectives que nous assumions pour leur permettre d'assurer leurs services.

Aussi bien, l'Administration des P.T.T. elle-même se réfère-t-elle à l'article 27 lorsqu'elle soutient que le nombre des cartes auxquelles elle peut prétendre est illimité, prétention qui est inconciliable avec l'idée d'un traité.

Sans doute, pour d'autres Services Publics, l'article 29 a pu permettre un régime plus favorable, mais cette différence peut se justifier par le nombre restreint - comparé à celui des Postes - des transports qui pourraient nous être demandés par ces Services.

Et, au surplus, il est à noter que l'article 29 n'envisage qu'une simple faculté, alors que les dispositions de l'article 27 sur le transport du personnel des Postes sont absolument impératives pour la S.N.C.F., comme rentrant dans les obligations dont sa concession est grevée.

6 Jan 1942  
P

*ma*  
*un*  
*un*

## N O T E

L'article 29 du Cahier des Charges autorise la Société Nationale à passer des arrangements ou conventions avec les Services Publics, sauf dans les cas visés aux articles 22 à 28.

Au nombre de ces cas figure le transport dans les trains, aux mêmes conditions que les voyageurs ordinaires, de tout agent des P.T.T. circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service délivré par le Ministre des P.T.T. ou son délégué (art. 27-I4°).

Pour les agents voyageant dans les conditions ainsi définies, il n'est pas douteux que la réglementation applicable est exclusive de tout traité de l'article 29 : il appartient au Ministre dans les termes de l'article I4 du Décret-loi du 31 août 1937 de fixer la rémunération à verser par les P.T.T., rémunération qui doit couvrir le prix de revient des services rendus.

L'idée des rédacteurs du Cahier des Charges a certainement été de régler par l'article 27 l'ensemble des rapports du chemin de fer et des P.T.T. et d'imposer à ceux-ci le remboursement des dépenses effectives que nous assumions pour leur permettre d'assurer leurs services.

+

Pour d'autres Services Publics l'article 29 a pu permettre un régime plus favorable mais cette différence peut se justifier par le nombre restreint - comparé à celui des Postes - des transports qui pourraient nous être demandés par ces Services. Au surplus, l'article 29 n'envisage qu'une simple faculté et la réduction consentie peut être compensée par des avantages pour le chemin de fer.

Si l'on veut conclure un traité avec les Postes dans

les termes de l'article 29, ce ne peut être que pour des cas non visés par l'article 27-I4°, c'est-à-dire en faveur de fonctionnaires pour lesquels une carte ou un ordre de service permanent du Ministère des P.T.T. ne s'impose pas et dont les cartes de circulation seraient établies non plus par le Ministère mais directement par la S.N.C.F.

*Min. charges*

N O T E

---

L'article 29 du Cahier des Charges autorise la Société Nationale à passer des arrangements ou conventions avec les Services Publics, sauf dans les cas visés aux articles 22 à 28.

Au nombre de ces cas figure le transport dans les trains, aux mêmes conditions que les voyageurs ordinaires, de tout agent des P.T.T. circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service délivré par le Ministre des P.T.T. ou son délégué (art. 27-14°).

Pour les agents voyageant dans les conditions ainsi définies, il n'est pas douteux que la réglementation applicable est exclusive de tout traité de l'article 29 : il appartient au Ministre, dans les termes de l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937, de fixer la rémunération à verser par les P.T.T., rémunération qui doit couvrir le prix de revient des services rendus.

Dès lors, si l'on voulait conclure un traité avec les Postes dans les termes de l'article 29, ce ne pourrait être que pour les cas non visés par l'article 27-14°, c'est-à-dire en faveur de fonctionnaires pour lesquels une carte ou un ordre de service permanent du Ministère des P.T.T. ne s'impose pas et dont les cartes de circulation seraient établies non plus par le Ministère mais directement par la S.N.C.F.

Toutefois, si la passation d'un tel traité ne paraît pas contraire aux textes mêmes en vigueur, on peut se demander si elle est bien conforme à l'idée des rédacteurs du Cahier des Charges, qui a été certainement de régler par l'article 27 l'ensemble des rapports du chemin de fer et des P.T.T. et d'imposer à ceux-ci le remboursement des dépenses effectives que nous assumions pour leur permettre d'assurer leurs services

Sans doute, pour d'autres Services Publics, l'article



29 a pu permettre un régime plus favorable, mais cette différence peut se justifier par le nombre restreint - comparé à celui des Postes - des transports qui pourraient nous être demandés par ces Services.

Et, au surplus, il est à noter que l'article 29 n'envisage qu'une simple faculté, alors que les dispositions de l'article 27 sur le transport du personnel des Postes sont absolument impératives pour la S.N.C.F.

J.G. SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

CABINET DU PRÉSIDENT

le

4 Mars

1942

*Urgent*

Monsieur AURENCE  
Chef du Service du Contentieux



Nous sommes en désaccord avec les P.T.T. au sujet des conditions dans lesquelles cette Administration doit payer les cartes de circulation que nous délivrons à ses fonctionnaires :

- les P.T.T. demandent que nous leur fassions sur le prix commercial un abattement de 30 %, par analogie avec le maximum de celui que nous consentons à d'autres administrations publiques au titre de l'art.29 du Cahier des Charges;

- je pense, au contraire, que l'art.29 du Cahier des Charges n'est pas applicable aux P.T.T.; pour celles-ci des dispositions spéciales ont été prises tant par le décret-loi et la Convention de 1937 que par le Cahier des Charges lui-même, aux termes desquels nous devons être remboursés du prix de revient, sans qu'il soit prévu aucune éventualité d'abattement de quelque nature qu'il soit.

Je vous serais très obligé de bien vouloir prendre connaissance de la note ci-jointe et spécialement de l'argumentation

...

Minist. C<sup>iv</sup> Act 66261



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

qui y est développée pages 5 et 7 et qui est tirée du rapprochement que l'on peut faire des art. 27, 14° et 29 du Cahier des Charges. J'attacherai le plus grand prix à avoir votre avis en droit sur la valeur de cette argumentation.

Celle-ci me paraît d'autant plus s'imposer que - sauf à voir comment nous la présenterions - les P.T.T. elles-mêmes invoquent l'art. 27, 14° pour soutenir que le nombre des cartes auxquelles elles peuvent prétendre n'est pas limité. Je crois que cela est parfaitement exact et précisément justifié par le fait que nous devons être remboursés au prix de revient, de telle manière que le transport ne nous coûte rien.

Puis-je me permettre de vous demander de me répondre très vite. Car le Président, qui a déjà vu l'affaire et ma note sur laquelle il est d'accord (sous réserve de votre avis), désire-rait répondre d'urgence au Secrétaire d'Etat aux Communications.

Le Directeur du Cabinet,

*Robert*

Monsieur CLOSSET

Directeur du Cabinet du Président

En réponse à votre communication du 4 Mars, j'ai l'honneur de vous faire parvenir la note que j'ai établie au sujet des difficultés soulevées par l'interprétation des articles 27 et 29 du Cahier des Charges touchant aux rapports avec les P.T.T.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

1

Réponse à la lettre du  
Secrétaire d'Etat aux  
Communications (P.T.T.)  
du 24 Janvier 1942.

NOTE

I.- Les P.T.T., aux termes de la lettre du Secrétaire d'Etat n'apporteraient pas une rigidité excessive dans leurs relations avec la S.N.C.F. à l'application du principe en vertu duquel il doit être tenu compte des prestations sur la base du prix de revient réel.

1 - Les points qui ont récemment fait l'objet de litiges entre les P.T.T. et la S.N.C.F. étaient au nombre de trois.

A - Garantie de recettes à allouer par la S.N.C.F. pour les bureaux de poste ruraux à ouvrir au trafic des colis postaux de 0 à 5 kilos.

Nous avons accepté de garantir pour chaque bureau de poste, comme le demandaient les P.T.T., un produit minimum annuel de 500 frs.

Mais, sur arbitrage de M. BERTHELOT, nous avons obtenu en contre partie que cette garantie soit comprise dans les sommes soumises au maximum annuel de 2<sup>M</sup> prévu par la Convention du 28 Octobre 1938.

B - Participation de la S.N.C.F. aux frais du service des colis postaux par l'Administration Centrale des P.T.T.

Nous avons tout d'abord refusé le remboursement de ces



frais en faisant valoir les 3 arguments suivants :

- les conventions en vigueur ne font pas obligation à la S.N.C.F. de procéder à ce remboursement = c'était là l'argument des anciennes compagnies. Mais les P.T.T. nous ont répondu que la situation avait évolué du fait que la Convention du 31 Août 1937 pose le principe du remboursement réciproque des prestations sur la base du prix de revient. C'est d'ailleurs cet argument que nous avons repris, en leur retournant, dans notre lettre du 7 Janvier 1940;

- les P.T.T. trouvent, dans la perception du droit de timbre des bulletins d'expédition des colis postaux, la rémunération des frais dont il s'agit. = les P.T.T. ont répondu qu'il s'agissait là d'un impôt perçu par le Trésor et non par elle, et qu'au surplus, le droit n'était pas payé par la S.N.C.F.;

- la S.N.C.F. rembourse déjà à l'Etat des frais de contrôle en application de l'art. 42 de son Cahier des Charges = Les P.T.T. indiquent que les sommes versées à ce titre ne comprennent certainement pas les dépenses du Service Central des colis postaux.

Finalement, le Secrétaire d'Etat aux Communications a arbitré le différend sur les bases suivantes, que nous avons acceptées :

- la S.N.C.F., qui perçoit toutes les recettes du service des colis postaux, prendra en charge la part des dépenses faites par les P.T.T. correspondant au travail qu'elle serait obligée de faire elle-même pour l'application de la Convention

Internationale des colis postaux si le service des colis n'existait pas à l'Administration Centrale des P.T.T. (correspondance avec les offices étrangers pour l'application de la Convention Internationale);

- les P.T.T. conserveront la charge des autres dépenses (contrôle du service effectué par la S.N.C.F., travaux statistiques, etc...);

- la S.N.C.F. pourra récupérer les dépenses nouvelles ainsi mises à sa charge par une augmentation convenable du tarif des colis postaux à l'occasion d'une prochaine majoration générale.

C - Tarif des télégrammes destinés à aviser les destinataires des arrivées de wagons.

En fin de compte, d'après les renseignements donnés par le Service Commercial, aucune question ne s'est posée, la S.N.C.F. étant tombée d'accord avec les P.T.T. <sup>pour considérer</sup> que dans tous les cas l'avis par message téléphonique était préférable.

2 - Le rappel fait dans la dépêche du 24 Janvier 1942 de divers avantages et facilités que nous auraient consentis les P.T.T. est exact.

En contre partie, nous n'avons eu à fournir aucune prestation spéciale. Toutefois, il y a lieu de préciser ce qui suit :

A - Location de circuits téléphoniques à grande distance - L'application du tarif primitif conduisait la S.N.C.F. à supporter des frais supérieurs aux charges qu'aurait entraînées,



pour elle, l'établissement des circuits qui lui sont nécessaires.

B - Recouvrement des abonnements et des taxes de communications téléphoniques - L'assimilation sur ce point, de la S.N.C.F. aux services publics, ne représente qu'une facilité de peu d'importance.

C - Redevances d'usage afférentes aux lignes télégraphiques et téléphoniques du réseau privé (S.N.C.F.) - Ces redevances ne correspondent à aucune prestation de service de la part des P.T.T.

La S.N.C.F. a été admise à bénéficier, ce qui est normal, du tarif des concessionnaires de service public. Il n'en demeure pas moins que le tarif du droit d'usage est passé de 1 fr. par km avant 1938 à 120 frs actuellement. Il va, d'ailleurs, être porté à 270 frs.

II.- Argument tiré par les P.T.T. de ce que "chaque partie doit tenir compte à l'autre des prestations qu'elle en reçoit sur la base du prix de revient".

Les P.T.T., dans leur lettre du 24 Janvier 1942 nous opposent cet argument en faisant observer que leurs fonctionnaires utilisent leurs cartes de façon moins intensive que les particuliers et que ceci justifie une réduction.

A - Nous pourrions envisager de répondre par les considérations suivantes :

a) jusqu'alors le prix des cartes était un élément du



forfait annuel facturé dans les conditions des art.14 du décret-loi du 31 Août 1937, 20 de la Convention de même date et 27 du Cahier des Charges : il était déterminé en multipliant le prix du tarif commercial par le nombre de cartes accordées.

Ainsi se sont instaurés des errements qui, suivis sans interruption de 1938 à 1941 inclus, peuvent être regardés comme formant jurisprudence, et il convient de s'y tenir.

b) Ces errements sont, au surplus, conformes au principe posé par les dispositions ci-dessus rappelées du décret-loi et de la Convention du 31 Août 1937 ainsi que du Cahier des Charges

L'article 27, 14°, de ce dernier texte mentionne l'obligation, pour la S.N.C.F., de transporter "tout agent de l'Administration des P.T.T. circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service délivré par le Ministre des P.T.T.". Or, le même article précise que "l'Administration des P.T.T. versera chaque année à la S.N.C.F. la somme nécessaire à rémunérer les services qu'elle en aura reçus; cette somme sera déterminée, comme il est dit à l'art.14 du décret-loi du 31 Août 1937 et à l'art.20 de la Convention de même date", c'est-à-dire sur la base du prix de revient.

Sans doute, l'art.29 du Cahier des Charges prévoit-il que des arrangements peuvent intervenir entre la S.N.C.F. et les services publics et comporter, par rapport aux tarifs ordinaires des réductions justifiées par les services rendus. Mais, cette dernière disposition ne doit pas être regardée comme pouvant jouer dans le cas des fonctionnaires des P.T.T. se déplaçant

sur le chemin de fer dans l'intérêt du service. Car il est expressément stipulé que les arrangements ou conventions au titre de l'art.29 ne peuvent intervenir que "en dehors des cas visés aux art.22 à 28 ci-dessus", alors que l'art.27 mentionne explicitement les dits fonctionnaires dans son I4°.

c) En ce qui concerne les voyageurs, le prix de revient est supérieur au prix commercial, d'où il suit qu'en appliquant le tarif commercial la S.N.C.F. accorde déjà une faveur par rapport aux prescriptions du décret-loi et de la Convention de 1937 ainsi que du Cahier des Charges.

B - Mais notre Service Commercial insiste à l'encontre de l'ensemble de cette argumentation sur les 3 idées ci-après :

a) dès le début des pourparlers en 1938, la S.N.C.F. était conduite à abandonner l'argument du prix de revient supérieur au prix commercial, les P.T.T. ayant fait remarquer que, dans ces conditions, ~~ils~~ préféreraient acheter directement leurs titres de transport à nos guichets comme de simples particuliers

b) nous ne pouvons pas sérieusement contester l'affirmation aux termes de laquelle les cartes délivrées aux fonctionnaires des P.T.T. sont, en fait, moins utilisées que celles achetées par des clients ordinaires : à la vérité ceux-ci n'achètent de telles <sup>cartes</sup> que dans le cas où ils sont assurés d'y avoir bénéfice;

c) les Administrations militaires se trouvent sur le terrain des textes dans une situation que l'on peut, dans une



certaine mesure, rapprocher<sup>de</sup>/celle des P.T.T.: des dispositions spéciales règlent et assurent des prestations qui leur sont faites par le chemin de fer.

Néanmoins, sur la suggestion de M. BERTHELOT, nous avons accepté le principe de traités au titre de l'art.29 du Cahier des Charges pour les personnels de ces administrations auxquels nous déciderions de supprimer le bénéfice du quart militaire.

Sans doute la situation n'est-elle pas toute à fait la même que pour les P.T.T., car l'art.22 du Cahier des Charges ne vise que les militaires, et marins eux-mêmes, non l'ensemble des personnels des administrations de la défense nationale. Néanmoins, on peut considérer qu'il y a une certaine analogie entre les deux cas.

III.- En définitive, les éléments de la décision peuvent être résumés de la manière suivante :

- sur le terrain du droit -

Nous pouvons invoquer le principe des dispositions spéciales de la Convention de 1937 et la notion du prix de revient. Mais, à l'un des points de vue comme à l'autre, nous pouvons être battus en brèche ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

- sur le terrain des faits -

L'Administration des P.T.T. n'a certainement pas mis, en toute circonstance, un empressement particulier à nous accorder les facilités que nous avons été amenés à lui demander. Néanmoins, on doit reconnaître que l'arbitrage du Secrétaire d'Etat



aux Communications du 17 Novembre 1941 a retenu, pour toutes les questions autres que celles des cartes, des solutions qui, tout en donnant ample satisfaction aux P.T.T., ménagent cependant nos intérêts. Au surplus, nous nous sommes ralliés aux conclusions de cet arbitrage sauf, jusqu'ici, en ce qui concerne les cartes de circulation.

M. VAGOGNE, dans sa note du 2 Février 1942, expose les arguments développés par M. BOYAUX en faveur de la thèse des P.T.T. (note du 19 Janvier 1942 jointe au dossier). M. LE BESNE-RAIS insiste également dans le même sens.

Les raisons qui sont données en faveur d'une solution conforme à la demande dont nous avons été saisis et à l'arbitrage du Secrétaire d'Etat aux Communications du 17 Novembre 1941 ne sont évidemment pas sans valeur. Au fond la question est la suivante : est-il de notre intérêt, alors que nous ne paraissions pas avoir de griefs sérieux à faire valoir actuellement à l'encontre des P.T.T., de contrecarrer les efforts poursuivis de part et d'autre en vue d'établir une meilleure collaboration entre nos services et les leurs, étant précisé qu'il s'agit, en l'espèce, d'une somme de peu d'importance (1<sup>M</sup> environ) alors que nos relations avec les P.T.T. portent sur des centaines de millions.

Je me bornerai, en conclusion, à indiquer ce qui suit :

A - au cas où nous déciderions de maintenir notre refus de

facturation à un prix autre que le prix commercial sans abattement, il semble que l'argumentation à faire valoir devrait être tirée essentiellement du rapprochement - suggéré en II/<sup>A</sup>b) ci-dessus - entre les dispositions prévues par la Convention de 1937 pour les P.T.T. et celles de l'art.29 du Cahier des Charges pour les services publics en général.

Mais il y aurait lieu, au préalable, de demander à M. AURENCE son avis sur la valeur d'une telle argumentation et sur les conditions dans lesquelles elle pourrait être présentée.

B - Au cas où, au contraire, il serait décidé de donner satisfaction en accordant un pourcentage de réduction à déterminer <sup>(I)</sup> par rapport au tarif commercial, il conviendrait de s'en tenir à la notion du prix de revient seule admissible aux termes de la Convention de 1937 en ce qui concerne les P.T.T.: nous accorderions - dans le cadre général du forfait comme par le passé - un abattement de 10, 20 ou 30 % en considération du seul fait que les cartes sont peu utilisées.

La solution du traité dans le cadre de l'art.29 du Cahier des Charges devrait, me semble-t-il, être écartée en raison de ce que cet article n'est vraiment pas applicable aux P.T.T.

signé : CLOSSET

(I) Sauf objection du service commercial et du Secrétariat Général tenant compte des répercussions que pourrait avoir un tel précédent en ce qui concerne nos rapports avec les autres administrations auxquelles nous délivrons des cartes.