

505LHS36/16

913h

(19h1, hh-45)

Redevance due par les P.T.T.

Abattement forfaitaire de 7 %

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	26. 4.41		
C.A.	30. 4.41	28	Qd c)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	2. 6.43		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	18. 1.44		<i>majoré</i>
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	9. 2.44		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	20. 5.44		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	8. 7.44		
Lettre SNCF au MTP	21.10.44		
Dépêche du MTP à la SNCF	24. 1.44		<i>S</i>

Redevance due par les P.T.T. - Abattement forfaitaire de 7 %

9134

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS
& DES TRANSPORTS

Direction Générale
des Chemins de fer
& des Transports

1^{er} Bureau

- C O P I E -

Paris, le 24 janvier 1945

Le Ministre
des Travaux Publics & des Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des
Chemins de fer

Objet - Redevance annuelle à verser par les P.T.T. à la S.N.C.F.
Abattement de 7 %.

Référence - Votre lettre D - 91-320/16 du 21 octobre 1944.

Par lettre citée en référence, vous avez à nouveau attiré mon attention sur les raisons qui conduiraient à prévoir la suppression de l'abattement de 7 % prévu par la décision du 26 avril 1941 pour le calcul de la redevance annuelle due par les P.T.T. à la S.N.C.F.

Vous exposez que la décision du 26 avril 1941 motivait l'abattement prévu par les raisons suivantes :

- le fait que les cartes de circulation à délivrer au personnel des P.T.T. pour relations de service avaient une utilisation relativement faible eu égard au prix commercial de ces cartes;

- le doute pesant sur la légitimité de se fonder, pour facturer les transports de wagons-poste, sur le prix moyen de la tonne kilométrique brute voyageurs.

Vous estimez, sur le premier point, que les économies réalisées par les P.T.T. depuis 1940 sur les dépenses de transport de leur personnel par chemin de fer ont fortement minimisé la valeur du premier chef de réduction pesant sur la redevance.

Quant au mode de calcul du prix de revient des transports par wagons-poste, vous exposez que la tonne kilométrique brute remorquée (T.K.B.R.) postale ne vous paraît pas devoir bénéficier d'un tarif inférieur à celui de la T.K.B.R. voyageurs, la nécessité de maintenir en service un nombre considérable de wagons de voyageurs incomplètement utilisés ayant, selon vous, pour effet de diminuer le prix de revient de la T.K.B.R.

J'ai l'honneur de vous informer que je ne puis accepter le point de vue ainsi développé dans votre lettre.

Si les P.T.T. ont pu réaliser certaines économies sur le nombre de cartes de circulation utilisées en adoptant un système

.....

de bons de transport permettant de taxer seulement les parcours réellement effectués, il n'en est pas moins certain que la considération dominante qui, aux termes mêmes de la décision du 26 avril 1941 motive l'abattement, à savoir le caractère spécial et régulier des transports postaux, garde toute sa valeur.

En effet, quelles que soient les raisons que l'on puisse invoquer au sujet de la répercussion du nombre de places occupées par les voyageurs sur le prix de la TKBR, il ressort des arguments présentés dans votre lettre du 21 octobre 1944 que si, en temps de trafic normal, l'irrégularité du service voyageurs peut avoir pour effet un abaissement du prix de revient de la TKBR, l'inverse devrait se produire actuellement, ces mêmes trains circulant plus souvent avec une importante surcharge qu'avec des places inoccupées. En tout état de cause, il demeure certain que les dépenses relatives aux charges fixes du chemin de fer (dépenses concernant le personnel des guichets, dépenses de contrôle, de manutention G.V.) sont incorporées dans le prix de la TKBR et se répercutent ainsi directement sur les frais de transport afférents au trafic postal, alors que ce trafic ne nécessite pas de dépenses de ce genre.

Dans ces conditions, je ne puis que maintenir et confirmer définitivement les conclusions de la décision du 26 avril 1941 qui avait d'ailleurs prescrit l'abattement de 7 % "pour l'exercice 1940 et les exercices à venir".

Par autorisation
Le Directeur Général des
Chemins de fer et des Transports,

Signé : DORGES

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 21 octobre 1944

91320-16

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° D 91320/16 du 20 septembre 1944, en vous soumettant nos propositions en vue de la fixation de la redevance due à la SNCF par l'Administration des P.T.T., au titre de l'exercice 1943, je vous ai fait savoir que je me proposais de vous demander à nouveau d'examiner la possibilité de supprimer l'abattement de 7 % institué par votre décision du 26 avril 1941.

La suppression de cet abattement vous a été déjà demandée par lettre D 91320/16 du 2 juin 1943 ainsi que par lettres, même numéro, des 18 janvier, 9 février et 20 mai 1944.

Répondant à ces communications, vous avez bien voulu me faire connaître, par dépêche "Direction des Chemins de fer - 1er Bureau", du 6 juillet dernier, qu'il ne pouvait être donné suite à cette demande.

Vous rappelez, à ce sujet, que votre décision du 26 avril 1941 avait été dictée "notamment par le caractère spécial et régulier des transports postaux" et vous observez que si la situation s'est modifiée sensiblement depuis 1941 en ce qui concerne la redevance payée au titre de facilités de circulation du personnel, il n'en est pas moins certain que le caractère spécial et régulier des transports postaux demeure. Il vous paraît, par conséquent, que l'abattement reste motivé.

Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de revenir sur cette question et de développer les motifs qui me paraissent justifier le point de vue de la S.N.C.F.

L'abattement concernant la redevance de l'exercice 1940 qui fait l'objet de votre décision du 26 avril 1941 se composait de deux parties :

1°) Une partie destinée à tenir compte du caractère exceptionnel de cet exercice et sur laquelle il n'y a pas de discussion;

2°) Un abattement de 7 % de caractère permanent et qui fait l'objet de notre correspondance.

Les raisons de l'abattement permanent de 7 % visé dans votre décision du 26 avril 1941 sont précisées dans le deuxième alinéa de cet

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

décision qui s'exprime ainsi: "Dans un exercice normal on peut admettre que les cartes de circulation des P.T.T. n'ont pas une utilisation aussi grande que celle des cartes d'abonnement ordinaire et que, d'autre part, si la facturation des transports de wagons-poste doit être basée sur le prix de revient il n'est pas certain que le prix de revient à appliquer soit le prix moyen de la tonne-kilométrique brute voyageur. Dans le doute il a paru équitable de faire bénéficier les P.T.T. d'un abattement sur le prix".

Il résulte de ce texte que l'abattement permanent de 7 % était justifié par deux motifs :

1°) le fait que les cartes de circulation avaient une utilisation relativement faible eu égard au prix commercial de ces cartes;

2°) le doute émis par votre Administration sur le mode de calcul du prix de revient des transports de wagons-poste.

C'est accessoirement que dans le cinquième alinéa de votre décision il est dit que l'abattement forfaitaire tient compte "notamment du caractère spécial et régulier des transports postaux"; les deux motifs principaux restent donc ceux qui sont indiqués ci-dessus.

J'examinerai successivement la valeur de ces deux motifs :

1°) Insuffisance d'utilisation des cartes de circulation.

Pour remédier à l'inconvénient résultant de cette insuffisance, la S.N.C.F. a mis en application, d'accord avec l'Administration des P.T.T., le 1er janvier 1942, un système de bons de transport permettant de taxer seulement les parcours réellement effectués. Ces parcours sont taxés au tarif commercial correspondant à la classe utilisée après application d'un abattement forfaitaire tenant compte des réductions dont les agents des Postes bénéficieraient sur ce tarif s'ils voyageaient à titre personnel (réduction de familles nombreuses, de mutilés, etc...). Cet abattement a varié, depuis 1940, entre 4,88 et 9,72 %.

Ces dispositions ont permis à l'Administration des P.T.T. de ramener le nombre de cartes d'abonnement de 16.000 en 1941 à 900 environ à partir de 1942, la différence entre ces deux chiffres représentant approximativement le nombre de postiers munis des nouveaux carnets de bons.

L'économie réalisée par la Poste a été très importante puisqu'on peut l'évaluer, pour 1942, à 70 millions environ et, pour 1943, à 80 millions environ.

L'importance de ces chiffres montre avec évidence que le motif essentiel de l'abattement permanent de 7 % a complètement disparu.

.....

A noter que, pour les exercices 1942 et 1943, l'abattement de 7 % - dans l'hypothèse où la Poste aurait conservé les 16.000 cartes de circulation qu'elle avait en 1941 - se serait élevé à 24 millions pour le premier et ressortirait à 31 millions pour le second, d'après les propositions que je vous ai présentées le 20 septembre 1944.

Sur le montant réel des frais de transport postaux des mêmes exercices, cet abattement a été fixé par vous-même à 15 millions en 1942 et s'élèverait vraisemblablement à 25 millions en 1943.

Il a donc été ou serait très inférieur à l'économie que représente pour la Poste la suppression de son principal chef de réclamation.

2°- Incertitude affectant le mode de calcul du prix de revient des transports postaux.-

Au cours des discussions qui ont eu lieu pour la fixation du montant des transports postaux de 1940, les représentants de la Poste ont critiqué le fait que le prix de revient moyen de la tonne kilométrique brute remorquée (T.K.B.R.) voyageurs ait été choisi comme valeur du prix de revient de la T.K.B.R. en matière de transports postaux.

Ils ont fait observer, d'une part, que les transports postaux revêtent un caractère massif par wagons, ou par compartiments complets, alors que la majeure partie du trafic des voyageurs est un trafic de détail ; d'autre part, que ces transports présentent une très grande régularité exclusive de tout trafic de pointe. Pour ces motifs, les représentants des P.T.T. estimaient que devaient être exclues du calcul du prix de revient, toutes dépenses relatives au personnel des guichets, de contrôle, de manutention G.V., etc... et à certaines parties des bâtiments de gare, ainsi que celles correspondant au matériel relativement important tenu en réserve pour les périodes de pointes et inutilisé durant de longues périodes.

Permettez-moi d'observer qu'en doit tirer de cet argument des conclusions diamétralement opposées à celles qu'en déduit l'Administration des P.T.T.

La thèse de cette Administration serait exacte si le prix appliqué aux transports de la Poste était fondé sur le prix de revient de l'unité de trafic voyageurs, c'est-à-dire sur le prix du voyageur-kilomètre ; mais il n'en est pas ainsi et c'est le prix de la T.K.B.R. qui sert de base à nos évaluations.

Or, à trafic égal, l'irrégularité du trafic des voyageurs oblige à mettre en route un nombre de trains beaucoup plus élevé correspondant à une plus grande quantité de T.K.B.R. que si le trafic était régulier. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler que l'occupation moyenne des places offertes n'était, avant la guerre, que de 25 % ; il en résulte que les charges fixes du chemin de fer, qui représentent une part importante de ses dépenses, sont réparties sur un nombre plus grand de T.K.B.R., de sorte que

.....

le prix de revient total unitaire de la T.K.B.R. est sensiblement moins fort que si le trafic des voyageurs était régulièrement "étalé" dans le temps et dans l'espace.

Ainsi, si l'irrégularité du service des voyageurs a pour conséquence un renchérissement du coût du voyageur-kilométrique, elle entraîne, par contre, une diminution du prix de revient de la T.K.B.R., dont profite le trafic postal et dont l'effet l'emporte sur les causes d'élévation de ce prix de revient propres au service des voyageurs que signale l'Administration des P.T.T. (dépendances du personnel des guichets, de contrôle, de manutention G.V., de matériel inutilisé pendant la période de pointe, etc...).

On ne saurait donc s'appuyer, pour justifier l'application à la T.K.B.R. postale d'un prix de revient inférieur à celui de la T.K.B.R. voyageurs, sur le fait que le trafic des voyageurs est irrégulier et qu'il est constitué surtout par un trafic de détail.

D'autre part, il faut observer que si le trafic des voyageurs entraîne quelques dépenses dont ne profite pas le trafic postal, en revanche, le trafic postal occasionne un certain nombre de sujétions et de dépenses particulières (opérations spéciales de manœuvres dans certaines gares, notamment à Paris, dédoublement de certains trains, etc...) dont ne profite pas le trafic des voyageurs, les unes et les autres devant pratiquement se compenser.

Au surplus, je dois remarquer que l'article 20 de la Convention du 31 août 1937 stipule expressément "que les services rendus par la S.N.C.F. à l'Administration des Postes seront rémunérés au prix de revient" sans qu'il soit fait état de réduction d'aucune sorte.

J'ai bon espoir, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien, à l'occasion notamment des propositions que je vous ai présentées le 20 septembre dernier, en vue de la fixation de la redevance de 1943, examiner à nouveau les motifs que j'ai cru devoir soumettre à votre haute appréciation et qui tendent à justifier la suppression de l'abattement permanent de 7 %, institué par votre décision du 26 avril 1941.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Secrétariat Général des Travaux et des
Transports

Paris, le 6 Juillet 1944

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

Le Ministre Secrétaire d'Etat à la
Production Industrielle et aux Communications,

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la
Société Nationale des Chemins de Fer Français.

OBJET : Redevance annuelle à verser par les P.T.T. à la S.N.C.F. - Abat-
tement de 7 %.

REFERENCE : Votre lettre D.91.320/16 du 20/5/1944 répondant à celle du
22 avril du Secrétariat général des P.T.T. (Direction des
Bâtiments et des Transports - 6ème Bureau).

En sollicitant, le 20 mai 1944, le paiement d'un 2ème acompte sur
la redevance due à la S.N.C.F. par l'Administration des P.T.T au titre
de l'année 1944, vous m'avez demandé d'envisager, en ce qui concerne le
calcul de la redevance annuelle due par l'Administration des P.T.T. à
la S.N.C.F., la possibilité de dispenser cette dernière de l'abattement
de 7 % prévu par la décision du 26 avril 1941.

Vous rappelez notamment dans la lettre précitée le point de vue
exposé précédemment dans vos communications des 2 juin 1943 et 18 janvier
1944, savoir que l'application, à partir du 1er janvier 1942, de nou-
velles modalités pour les transports de personnel a enlevé au décompte de
ces prestations tout caractère de forfait et a permis aux services des
P.T.T. de régler que les parcours réellement effectués par ses agents.

D'accord avec M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie
Nationale et aux Finances, j'estime qu'il ne peut être donné suite à
cette requête.

En effet, aux termes de la décision précitée du 26 avril 1941,
l'abattement de 7 % a été prévu pour tenir compte, en particulier
"du caractère spécial et régulier des transports postaux". Or, si la situa-
tion s'est modifiée sensiblement depuis 1941 en ce qui concerne la rede-
vance payée au titre des facilités de circulation du personnel, il est
certain que le caractère spécial et régulier des transports postaux
demeure et, par conséquent, l'abattement reste motivé.

Par ailleurs, je vous signale qu'il vous sera prochainement répondu,
sous le timbre du Secrétariat général des P.T.T., en ce qui concerne
le versement de l'acompte que vous avez demandé.

Par autorisation
Le Directeur des Chemins de fer
Signé: MORANE.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 20 mai 1944

D. 91.320/16

Monsieur le Ministre,

Par lettre 6ème Bureau n° 1312/7 du 22 avril dernier, vous avez bien voulu, en réponse à ma lettre n° D. 91.320/16 du 9 février précédent, autoriser le versement d'un premier acompte de 78 millions de francs, au titre de 1944, sur le montant de la redevance due à la S.N.C.F. par l'Administration des Postes en application de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937.

.....

Je me permets de rappeler que par lettre du 2 juin 1943 vous soumettant nos propositions relatives à l'exercice 1942, puis par lettre rappelée ci-dessus du 9 février 1944, je vous avais demandé de vouloir bien examiner les motifs qui me paraissaient justifier la suppression de l'abattement de 7 %. Dans vos réponses des 14 février et 22 avril 1944, il n'a été fait aucune allusion à ma demande. J'ai seulement noté que l'arrêté du 8 février annexé à la première de ces dernières lettres, fixait la redevance de 1942 au montant indiqué par nos propositions lesquelles tenaient compte dudit abattement.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire savoir si nous pouvons tirer de la teneur de l'arrêté du 2 février 1944 cette conclusion que les raisons que je vous avais soumises et tendant à la suppression de l'abattement de 7 % n'ont pas reçu votre approbation.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

91320/16

Paris, le 9 février 1944

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° 955 T. - 4ème Bureau - du 25 janvier dernier, vous avez bien voulu me faire connaître que vous aviez donné des instructions en vue du paiement d'un quatrième acompte de 100 millions de francs, à valoir sur le montant de la redevance annuelle due à la S.N.C.F., pour l'année 1943, par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

.....

D'autre part, je crois devoir rappeler que, par lettre D. 91320/16 du 2 juin 1943, en vous présentant nos propositions relatives à l'exercice 1942, ainsi que par lettre même numéro du 18 janvier 1944, je vous ai exposé les motifs qui nous paraissent de nature à justifier que l'abattement forfaitaire de 7 % soit désormais supprimé. Nous nous permettons d'insister pour que vous veuillez bien donner suite à notre proposition. Nous tiendrons compte, pour la fixation du 2ème acompte de 1944, de la décision que vous aurez prise.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux
Communications

Questions diverses

c) Montant de la redevance due par l'Administration des Postes, au titre de 1940

M. LE PRESIDENT informe le Conseil que, par lettre du 26 avril 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications lui a notifié l'arrêté fixant, en application de l'article 14 du décret-loi et de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937, le montant de la redevance à verser à la S.N.C.F. par l'Administration des P.T.T. au titre de l'exercice 1940.

Cette redevance est fixée à 314.452.765 fr eu égard aux considérations suivantes :

- étant donné le caractère spécial et régulier des transports postaux, il paraît équitable, pour l'exercice 1940 et les exercices à venir, de faire bénéficier les P.T.T. d'un abattement forfaitaire de 7 % sur les sommes que ferait ressortir l'application des tarifs commerciaux voyageurs et du prix de revient de la tonne-kilométrique voyageurs établi par le Service Technique de la S.N.C.F.

.....
Le Conseil prend acte de la décision ainsi notifiée.

Sténo p. 28

M. LE PRESIDENT - Par lettre du 26 avril 1941, M. le Secrétaire d'Etat m'a notifié, en application de l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937 et de l'article 20 de la convention du même jour, un arrêté fixant le montant de la redevance due par l'Administration des Postes, au titre de l'exercice 1940.

Cette lettre est ainsi conçue :

"J'ai l'honneur de vous adresser copie de l'arrêté fixant le
"montant de la redevance due par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones à votre Société au titre de l'exercice
"1940. La redevance a été fixée à 314.452.765 fr en tenant compte
"des considérations suivantes :

"Dans un exercice normal on peut admettre que les cartes de
"circulation des P.T.T. n'ont pas une utilisation aussi grande que
"celle des cartes d'abonnement ordinaire et que, d'autre part, si
"la facturation des transports de wagons-poste doit être basée sur
"le prix de revient, il n'est pas certain que le prix de revient à
"appliquer soit le prix moyen de la tonne-kilométrique brute voyageur. Dans le doute, il a paru équitable de faire bénéficier les
"P.T.T. d'un abattement sur le prix.

.....

.....

"Dans ces conditions, et en vue d'adopter une règle qui vaudrait pour les exercices à venir, j'ai décidé, d'accord avec M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances :

"1°) que, pour l'exercice 1940 et pour les exercices à venir, on utilisera pour établir le montant de la redevance, comme on l'a fait pour les exercices 1938 et 1939, d'une part les tarifs commerciaux voyageurs, d'autre part les prix de revient établis par le Service Technique de la S.N.C.F. mais que, sur la somme totale ainsi calculée on appliquera un abattement forfaitaire de 7 % tenant compte notamment du caractère spécial et régulier des transports postaux;

.....

L'article 20 de la Convention et l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937 prévoient que l'Administration des P.T.T. remboursera à la S.N.C.F. le "coût de revient" des prestations qui lui sont fournies.

Dans ces conditions, les abattements forfaitaires que M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a opérés sur les chiffres résultant de l'application de nos tarifs commerciaux et du prix de revient de nos transports voyageurs ne me paraissent pas entièrement justifiés

Je vous propose néanmoins de prendre acte purement et simplement de l'arrêté interministériel.

Le Conseil prend acte de la lettre de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

←--
Service Economique

1er Bureau

-
1481

9134
Paris, le 26 avril 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

J'ai l'honneur de vous adresser copie de l'arrêté fixant le montant de la redevance due par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones à votre Société au titre de l'exercice 1940. La redevance a été fixée à 314.452.765 fr en tenant compte des considérations suivantes ::

Dans un exercice normal on peut admettre que les cartes de circulation des P.T.T. n'ont pas une utilisation aussi grande que celles des cartes d'abonnement ordinaire et que, d'autre part, si la facturation des transports de wagons-poste doit être basée sur le prix de revient, il n'est pas certain que le prix de revient à appliquer soit le prix moyen de la tonne-kilométrique brute voyageur. Dans le doute, il a paru équitable de faire bénéficier les P.T.T. d'un abattement sur le prix.

.....
Dans ces conditions, et en vue d'adopter une règle qui vaudrait pour les exercices à venir, j'ai décidé, d'accord avec M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances :

1°) que, pour l'exercice 1940 et pour les exercices à venir, on utilisera pour établir le montant de la redevance, comme on l'a fait pour les exercices 1938 et 1939, d'une part les tarifs commerciaux voyageurs, d'autre part, les prix de revient établis par le Service Technique de la S.N.C.F. mais que, sur la somme totale ainsi calculée, on appliquera un abattement forfaitaire de 7 % tenant compte notamment du caractère spécial et régulier des transports postaux;

.....
Il est bien entendu que pour l'exercice 1941, on n'invoquera pas les difficultés qui pourront subsister dans les transports, notamment pour le franchissement de la ligne de démarcation pour maintenir la réduction spéciale mentionnée sous le 2°) pour l'exercice 1940.

P. le Ministre,

signature.